BIBLIOTHEQUE SCIENCES PO
1 453 285

ÉTUDE

SUR

LES CHEMINS DE FER

DES PAYS-BAS

PAR

M. ALBERT JACQMIN,
ANCIEN ÉLÈVE DE L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE,
Ingénieur attaché à l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

ÉCOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE
438.

DEUXIÈME ÉDITION

AUGMENTÉE DE PIÈCES JUSTIFICATIVES

ET D'UNE CARTE DES PAYS-BAS.

PARIS
DUNOD, ÉDITEUR
LIBRAIRE DES CORPS NATIONAUX DES PONTS ET CHAUSSÉES, DES MINES
ET DES TÉLÉGRAPHES
Quai des Augustins, 49

1882

Tous droits réservés.

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

AVERTISSEMENT

L'Étude sur les chemins de fer des Pays-Bas a été publiée une première fois dans les *Annales des Ponts et Chaussées*. (1er Semestre 1878, tome XV.)

Le principal objet de cette Étude consiste dans l'examen du mode d'exploitation connu sous le nom de *Sociétés fermières*. A l'époque à laquelle a été rédigé le premier travail, le contrat entre la Société d'exploitation des chemins de fer de l'État Néerlandais et l'État venait de subir des modifications considérables.

Aujourd'hui, quatre années se sont écoulées depuis la mise en vigueur du nouveau traité. Il a paru intéressant de rechercher quels en ont été les résultats. Nous avons été ainsi conduit à publier cette nouvelle édition.

7 janvier 1882.

ÉCOLE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

ÉTUDE

SUR

LES CHEMINS DE FER

DES PAYS-BAS

Préliminaires. — L'origine des chemins de fer dans les Pays-Bas remonte à l'année 1836.

Un arrêté royal, en date du 19 février 1836, instituait, sous la présidence de M. Falk, une commission chargée de délibérer sur les questions suivantes :

1° Y a-t-il utilité à construire des chemins de fer ?

2° En cas de réponse affirmative à la question précédente, quelles sont les lignes à construire dans les Pays-Bas, et quel ordre doit-on suivre dans leur exécution ?

Le 1er juin suivant, un nouvel arrêté royal, rendu sur l'avis conforme de la commission, accordait à MM. Serrurier, Le Chevalier et Brade, la concession d'un chemin de fer d'Amsterdam à Harlem, et cette ligne, la première construite dans les Pays-Bas, était livrée à l'exploitation le 20 septembre 1839.

Le chemin de fer d'Amsterdam à Harlem a formé le premier tronçon du réseau de la compagnie du chemin de fer Hollandais ; cette société exploite aujourd'hui les lignes d'Amsterdam à Rotterdam par la Haye, d'Amsterdam au Helder et enfin d'Amsterdam à Zutphen avec embranchement d'Hilversum à Utrecht.

Le prolongement de Harlem à Rotterdam ne fut concédé à la compagnie du chemin de fer Hollandais qu'en 1840. Antérieurement à cette date, au mois de février 1838, le roi Guillaume Ier faisait présenter aux États-Généraux un projet de loi prescrivant l'établissement d'un chemin de fer d'Amsterdam à Arnhem. Le projet fut repoussé à la deuxième Chambre par 46 voix contre 2 ; mais le roi, convaincu des avantages que le pays devait retirer de la création du chemin de fer, passa outre, et rendit, à la date du 30 avril 1838, un arrêté prescrivant la construction d'un chemin de fer d'Amsterdam à Arnhem par Utrecht, avec embranchement d'Utrecht à Rotterdam et continuation éventuelle d'Arnhem à la frontière prussienne. Les travaux devaient être exécutés sous la direction du ministre de l'intérieur, et la dépense soldée au moyen d'un emprunt de 9 millions de florins qui pouvait être porté au besoin jusqu'à 18 millions de florins.

Les intérêts, à raison de 4 1/2 p. 100, seraient payés au moyen des produits nets de la ligne à construire, et, en cas d'insuffisance desdits produits nets, le roi s'engageait à payer le complément sur ses fonds personnels.

Dans le cas où la ligne eût fait simplement ses frais d'exploitation, le roi se serait trouvé engagé pour une somme annuelle de 850.000 florins, soit près de 1.800.000 francs, représentant plus du tiers d'une liste civile de 2.400.000 florins.

En réalité, la garantie dont il vient d'être parlé n'a jamais été effective, et les recettes de la ligne ont suffi à assurer le service des emprunts contractés ; mais, au début, on pouvait craindre qu'il n'en fût pas ainsi, et l'on doit rendre justice à l'initiative généreuse du roi qui n'hésitait pas à risquer une part importante de sa fortune privée pour doter son pays d'un instrument de travail utile.

La section d'Amsterdam à Utrecht fut ouverte à l'exploitation le 28 décembre 1843. Seize mois plus tard, la ligne

étant sur le point d'être terminée jusqu'à Arnhem, le roi autorisa le ministre de l'intérieur, par arrêté en date du 28 avril 1845, à concéder l'exploitation de la partie déjà construite, ainsi que la construction et l'exploitation de l'embranchement d'Utrecht à Rotterdam. Enfin, le 20 mai 1845, un nouvel arrêté déclara MM. L.-J. Enthoven et C^{ie}, Gowers Nephews et C^{ie}...., concessionnaires des lignes indiquées ci-dessus.

Le chemin de fer d'Amsterdam à Utrecht et Arnhem, réuni aux lignes de Gouda à La Haye, Harmelen à Breukelen et de Leyde à Wœrden, constitue aujourd'hui le réseau du chemin de fer Néerlandais-Rhénan.

Les deux compagnies du chemin de fer Hollandais et du chemin de fer Néerlandais-Rhénan sont les plus anciennes des Pays-Bas ; elles sont aussi les plus florissantes, ainsi que nous le verrons plus tard.

Après la formation de ces deux sociétés, nous trouvons encore un certain nombre de concessions, notamment la ligne de la frontière belge, vers Anvers, au Hollandsch-Diep, avec service de bateau à vapeur entre le Hollandsch-Diep et Rotterdam, concédée à la société d'Anvers-Rotterdam (*), et la ligne d'Utrecht à Zwolle qui appartient aujourd'hui à la compagnie du Central-Néerlandais; mais les autres tentatives de concession dans le nord, le sud et l'est du royaume furent infructueuses.

Origines du réseau de l'État. — Dès l'année 1857, le Gouvernement dut songer à prendre des mesures plus efficaces pour compléter le réseau national. Trois projets de loi furent présentés aux Chambres dans la session de 1857 : l'un décrétait l'ouverture d'un compte spécial pour les frais d'études des chemins de fer; le second instituait un fonds de subvention en faveur des lignes à construire; enfin le dernier dispensait de tous droits d'enregistrement

(*) Cette ligne vient d'être rachetée par les deux gouvernements Belge et Néerlandais.

les actes de vente des immeubles nécessaires à l'établissement des chemins de fer. Ces trois projets n'eurent d'autre suite que quelques crédits votés pour frais d'études pendant les années suivantes.

En 1858, le ministère fit adopter par la deuxième Chambre la constitution de deux réseaux, l'un dit ***Réseau du Nord***, l'autre ***Réseau du Sud.*** Chaque réseau était concédé avec garantie d'intérêt au taux de 4 1/2 p. 100 pour un capital déterminé. Le réseau Sud recevait en plus une subvention pour les grands travaux d'art à exécuter.

Ces diverses combinaisons ne reçurent pas l'assentiment de la première Chambre ; il fallut en conséquence étudier la question à nouveau, et finalement, le 18 août 1860, fut promulguée une loi prescrivant la construction, pour le compte de l'État, de certaines lignes déterminées.

La Chambre votait en même temps l'inscription au budget d'un crédit maximum annuel de 10 millions de florins pour faire face aux dépenses d'établissement du réseau de l'État. Il devait être statué ultérieurement sur les conditions de l'exploitation.

Pendant que le mode d'établissement des nouvelles lignes était ainsi à l'étude, le Gouvernement faisait adopter, le 21 août 1859, une loi réglant d'une manière générale l'usage des chemins de fer, et imposant aux compagnies diverses obligations analogues à celles qui existent dans le cahier des charges des compagnies françaises, ou qui résultent pour ces dernières de la loi du 15 juillet 1845 et de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846.

L'article 58 de la loi du 21 août 1859 dit que, d'une manière générale, la loi nouvelle est applicable aux concessions anciennes. Toutefois, divers articles pouvant engager, dans une certaine mesure, les compagnies à des dépenses, ne seront appliqués qu'en vertu d'une décision spéciale à prendre par le roi.

Dans le cas où cette décision entraînerait effectivement

pour les compagnies un surcroît de charges non prévues dans les actes de concession, les compagnies auraient droit à une indemnité à fixer soit à l'amiable, soit par les tribunaux.

La loi de 1859 a été abrogée et remplacée par celle du 9 avril 1875.

Cette dernière, dans laquelle sont reproduites toutes les prescriptions de la loi de 1859, contient de plus quelques dispositions relativement peu importantes.

Ces dispositions se retrouvent également pour la plupart dans les actes de concession des compagnies françaises.

La construction des chemins votés par la loi du 18 août 1860 fut immédiatement commencée ; dès le 24 août, le roi nommait une commission chargée de surveiller l'exécution des lignes ; trois ans plus tard, il devenait nécessaire d'arrêter le mode d'exploitation du réseau de l'État.

La loi du 3 juillet 1863 décide que l'exploitation des chemins de fer de l'État sera confiée à des entreprises particulières. Nous lisons, à ce sujet, dans l'exposé des motifs :

« Le Gouvernement préfère que l'exploitation soit faite « par des particuliers ; l'exploitation des chemins de fer « est une affaire d'industrie privée ; l'État, en l'entreprenant lui-même, sortirait de son rôle. . . . .

« Le zèle, la capacité des fonctionnaires publics n'obtiendront jamais de résultats comparables à ceux que « peuvent donner les efforts de l'industrie privée ; l'intérêt « direct de celle-ci amène forcément des améliorations de « service, tout en réduisant les dépenses au strict nécessaire et en retirant par conséquent de la ligne le produit « le plus élevé. »

Il est impossible de se prononcer d'une manière plus formelle contre l'exploitation directe par l'État.

Le 11 août 1863, le ministre des affaires intérieures, M. Thorbecke, signait avec MM. Van Heukelom, Mendel,

Poolman et Vrolik, l'acte intitulé *Conditions de concession pour l'exploitation des chemins de fer de l'État*, dressé d'après les bases posées par la loi du 3 juillet précédent. Le 7 septembre de la même année, un arrêté royal approuvait les statuts de la Société d'exploitation des chemins de fer de l'État, société dont le réseau est aujourd'hui le plus important des Pays-Bas (*).

On verra plus loin quelles ont été les conséquences de cette convention du 11 août 1863, et comment l'État et la Société ont été conduits à conclure le 25 mai 1876 une convention nouvelle sur des bases fort différentes de celles précédemment admises. Disons seulement, dès maintenant, que dans cette période de 1863 à 1876, les différentes lignes prévues dans la loi du 18 août 1860 ont été successivement construites et livrées à l'exploitation. La plupart de ces lignes ont présenté des difficultés d'exécution considérables et donné lieu à des travaux d'art de la plus grande importance, tels que le pont de Moerdyk, la traversée de Rotterdam, le pont de Kuilenburg, le barrage de l'Escaut, etc., etc.

Nous n'avons pas à parler ici de ces magnifiques ouvrages, et nous ne pouvons que renvoyer à la remarquable Notice publiée à ce sujet en 1874 par M. Croizette-Desnoyers, inspecteur général des ponts et chaussées.

Objet de cette Étude. — Nous bornerons notre tâche à un rapide aperçu des conditions dans lesquelles se sont constituées les compagnies du chemin de fer Hollandais et du chemin de fer Néerlandais-Rhénan, ainsi que la Société

(*) Par la convention du 11 août 1863, la Société prenait l'exploitation des lignes à construire en vertu de la loi de 1860, à l'exception de la ligne d'Amsterdam au Nieuwe-Diep. Cette dernière ligne fut concédée plus tard à la compagnie du chemin de fer Hollandais, mais exactement aux mêmes conditions que celles qui avaient été acceptées par la Société d'exploitation des chemins de fer de l'État.

d'exploitation des chemins de fer de l'État. Nous étudierons les résultats obtenus sur les différentes lignes; nous dirons quelques mots des autres chemins moins importants concédés dans les Pays-Bas. Enfin, nous chercherons à comparer la situation actuelle des chemins de fer en Hollande et en France, au double point de vue des relations de l'État avec les sociétés et de ces dernières avec le public.

CHEMIN DE FER HOLLANDAIS.

Premières concessions. — La première ligne de chemin de fer construite dans les Pays-Bas a été, comme nous l'avons dit en commençant cette Notice, celle d'Amsterdam à Harlem, concédée par arrêté royal du 1er juin 1836 à MM. Serrurier, Le Chevalier et Brade.

Les clauses principales de l'acte de concession sont les suivantes :

La concession est accordée pour une durée indéfinie; toutefois, à l'expiration d'une période de trente-trois ans, le Gouvernement aura le droit de racheter la ligne aux conditions ci-après :

L'État remboursera aux concessionnaires le montant intégral des dépenses de premier établissement, y compris la valeur des travaux complémentaires exécutés avec l'approbation du Gouvernement pendant la période d'exploitation.

Le tarif moyen maximum de péage ne dépassera pas $0^{fl},025$, soit $0^{fr},0529$ par voyageur et kilomètre; $0^{fl},005$, soit $0^{fr},1058$ par tonne et kilomètre. Le prix de transport devra être renfermé dans les mêmes limites, ce qui donne pour la taxe totale des limites de $0^{fr},1058$ par kilomètre pour les voyageurs et $0^{fr},2116$ par tonne et kilomètre pour les marchandises. Ce sont là des prix moyens; la

compagnie peut établir telle taxe qu'elle jugera convenable pour certaines catégories de voyageurs ou de marchandises, pourvu que la moyenne générale reste inférieure aux limites indiquées ci-dessus.

Le Gouvernement s'est réservé le droit de prescrire une réduction générale des taxes, mais seulement dans le cas où la compagnie aurait réalisé un bénéfice net de plus de 10 p. 100 de son capital.

Interdiction d'établir aucun impôt sur les transports. — Pendant toute la durée de la concession, aucune taxe ne pourra être établie sur le chemin de fer au profit de l'État, des provinces ou de particuliers.

Cette disposition fort importante se retrouve dans les cahiers des charges de toutes les lignes concédées dans les Pays-Bas.

Il n'en est malheureusement pas de même en France, où l'État peut établir sur les chemins de fer tels impôts qu'il lui convient, et frapper ainsi le commerce de véritables surtaxes.

Enfin nous signalerons l'article 10 de l'arrêté du 1er juin 1836, qui donne à toute personne munie de l'autorisation royale le droit d'organiser sur la ligne concédée un service de transports par la vapeur, sauf à payer au concessionnaire les taxes auxquelles celui-ci a droit. Le chemin de fer était considéré en quelque sorte comme une véritable voie publique sur laquelle chacun pourrait circuler à sa convenance et effectuer des transports pour son propre compte ou pour le compte de tiers.

Cette clause, maintenue tout d'abord dans le nouvel acte de concession pour la ligne de Harlem à Rotterdam, fut ensuite supprimée par l'arrêté du 15 décembre 1845, rendu spécialement à cet effet.

Le droit pour toute personne d'organiser sur une ligne quelconque de chemin de fer un service de transport a été rétabli plus tard dans la loi du 21 août 1859 (art. 4), et

il subsiste encore aujourd'hui. Mais l'intervention de l'État doit s'exercer d'une manière très-sérieuse : il ne suffit plus d'une simple approbation pour permettre à un entrepreneur nouveau de venir exploiter les lignes établies par un autre. Nous pouvons ajouter que jusqu'à présent personne n'a songé à réclamer l'exercice de ce droit. Parfois deux compagnies ont un parcours commun depuis une gare d'échange jusqu'à la bifurcation la plus proche, mais chaque réseau a son exploitation distincte.

Formation de la société du chemin de fer Hollandais. — Les concessionnaires du chemin d'Amsterdam à Harlem formèrent, à la date du 8 août 1837, une société anonyme, dont les statuts furent approuvés par un arrêté royal du 4 septembre suivant. L'objet primitif de la société était la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'Amsterdam à Rotterdam. Aussi, dès que la ligne d'Amsterdam à Harlem eut été livrée à l'exploitation le 20 septembre 1839, la société s'empressa-t-elle de solliciter la concession du prolongement jusqu'à Rotterdam ; cette concession lui fut accordée par arrêté du 22 juin 1840.

Les conditions de ce nouvel acte de concession diffèrent peu de celles que contient l'arrêté du 1er juin 1836 ; toutefois, l'État exige pour la ligne de Rotterdam à Harlem la production de plans qui doivent être approuvés par l'autorité supérieure, avant qu'il puisse être procédé à l'exécution des travaux.

La durée de la concession est indéfinie comme pour la ligne d'Amsterdam à Harlem. Le tarif moyen doit rester dans les limites déjà indiquées, et aucune taxe supplémentaire ne peut être perçue au profit de qui que ce soit. Nous ne reviendrons pas sur ce que nous avons dit plus haut relativement au droit réservé à toute personne d'organiser sur le chemin de fer un service de transport.

Tel est le régime sous lequel a été constituée la compagnie du chemin de fer Hollandais. Nous ne trouvons dans

ces arrêtés de concession aucune des sujétions si nombreuses qui existent dans les cahiers des charges des compagnies françaises.

Modifications résultant de la loi de 1859. — Il est vrai que, plus tard, la loi du 21 août 1859 est venue introduire dans les Pays-Bas une partie de notre réglementation ; mais cette loi elle-même disait que son application ne pouvait entraîner aucune charge pécuniaire nouvelle pour les compagnies déjà existantes.

Pour les transports de la poste, par exemple, la loi de 1859 impose aux compagnies l'obligation de les effectuer gratuitement, tandis que, d'après les actes de concession, la compagnie du chemin de fer Hollandais n'était tenue qu'aux obligations générales des entrepreneurs de transports publics à l'égard de la poste. Ces obligations consistaient simplement à se charger du transport des sacs de dépêches dans le cas où le service organisé par l'État viendrait à être interrompu par suite de force majeure. La compagnie du chemin de fer Hollandais fait aujourd'hui le service de la poste ; mais, sur la ligne d'Amsterdam à Rotterdam, l'État paye une redevance d'environ vingt-cinq mille florins, représentant approximativement 600 francs par kilomètre et par an. De même pour les transports de troupes qui, d'après la loi de 1859, doivent se faire à moitié prix, la compagnie a établi un tarif spécial pour le transport des militaires, mais elle l'a fait de son propre mouvement ; l'État n'aurait pu exiger d'elle aucune réduction de cette nature, sans lui accorder une compensation légitime.

Tarifs. — Enfin, pour ce qui concerne les tarifs, l'État s'est fait donner par les lois de 1859 et de 1875 le droit d'approuver et même de réduire les tarifs ; mais le contrat de la compagnie du chemin de fer Hollandais n'en subsiste pas moins, et le jour où une réduction imposée entraînerait un déficit pour la compagnie, celle-ci pourrait exercer son recours contre l'État.

La dernière section du chemin de fer de Harlem à Rotterdam fut ouverte le 3 juin 1847, et pendant dix-huit ans, c'est-à dire jusqu'en 1865, la compagnie du chemin de fer Hollandais se contenta d'exploiter la ligne d'Amsterdam à La Haye et Rotterdam.

Ligne de Scheveningen à Wœrden. — Le 24 avril 1860, la compagnie du chemin de fer Hollandais avait, il est vrai, obtenu la concession d'une ligne de Scheveningen à La Haye, Leyde et Wœrden, se raccordant à ce dernier point avec le chemin de fer Néerlandais-Rhénan ; mais cette affaire n'eut pas de suite : la concession, réduite au parcours de Leyde à Wœrden, a été donnée ultérieurement à une compagnie spéciale. Le cahier des charges de la ligne de Scheveningen à Wœrden est néanmoins assez intéressant à étudier, en ce sens qu'il a servi à peu près complétement de type pour toutes les concessions ultérieures. Il n'en diffère, à proprement parler, que par la présence du titre premier qui contient des dispositions spéciales au parcours de La Haye à Leyde, ainsi que l'obligation de rétrécir l'écartement de la voie, et par la clause relative à la durée de la concession limitée à quatre-vingt-dix-neuf ans. A l'expiration de ce délai, le Gouvernement aurait été tenu de racheter la ligne.

Ce cahier des charges, combiné avec la loi de 1859, établit un ensemble de prescriptions assez semblables à celles qui régissent les compagnies françaises. Cependant il y a certaines différences notables sur lesquelles nous reviendrons plus tard, telles que la durée pour ainsi dire illimitée des concessions, le mode d'établissement des tarifs, l'interdiction de percevoir sur le chemin de fer aucune taxe snpplémentaire au profit de l'État, des provinces ou des communes.

Par contre, on trouve dans le cahier des charges de la ligne de Scheveningen à Wœrden, comme dans ceux des compagnies françaises, l'obligation de soumettre au mi-

nistre les projets de la ligne à construire, le droit pour le ministre d'ordonner la pose de la seconde voie dès que la recette dépassera un certain chiffre, des prescriptions sur le choix des matériaux à employer, sur l'écoulement des eaux, etc.

Le ministre approuve dans une certaine mesure l'organisation du service ; les règlements lui sont soumis ; il exerce son contrôle sur l'exploitation, etc., etc.

Ligne d'Amsterdam au Helder. Exploitation pour le compte de l'État. — Parmi les lignes à construire pour le compte de l'État, d'après la loi du 18 août 1860, le chemin de fer d'Amsterdam au Helder, appelé à desservir la province de la Hollande septentrionale, formait en réalité le prolongement naturel de la ligne de la Hollande méridionale d'Amsterdam à Rotterdam. Aussi l'exploitation de cette nouvelle ligne fut-elle confiée à la compagnie du chemin de fer Hollandais, par arrêté en date du 28 avril 1865. Les conditions du contrat étaient exactement les mêmes que celles qui avaient été faites deux ans auparavant à la Société d'exploitation ; nous n'en parlerons donc que plus tard en faisant l'historique de cette dernière société, qui exploite un réseau d'État beaucoup plus important.

En même temps, le chemin de fer Hollandais prenait la concession d'une ligne partant d'Harlem et devant se souder à la ligne du Helder ; le point de jonction a été fixé plus tard à Uitgeest.

Le cahier des charges de la concession du chemin de fer de Harlem à Uitgeest est tout à fait analogue à celui de la ligne de Scheveningen à Wœrden. Il est à remarquer qu'à l'occasion de cette concession, les anciens contrats ne reçurent aucune modification ; le nouveau cahier des charges n'était applicable qu'à la ligne à construire.

Il n'en est pas de même en France, où il est rare qu'un tronçon de quelques kilomètres soit donné à une compagnie

sans que l'État profite de la circonstance pour imposer à tout le réseau des charges nouvelles.

Nous avons dit que le titre I^{er} du cahier des charges de la ligne de Scheveningen à Wœrden obligeait la compagnie du chemin de fer Hollandais à rétrécir sa voie entre La Haye et Leyde ; bien que la convention du 24 avril 1860 n'ait pas été exécutée, cette disposition a néanmoins reçu son application.

La largeur de la voie, qui était primitivement de $1^{m},94$, a été ramenée à l'écartement normal de $1^{m},44$, sur la ligne entière d'Amsterdam à Rotterdam. Cette mesure était indispensable pour permettre la jonction du chemin de fer Hollandais avec les autres lignes à construire, lignes qui devaient se souder elles-mêmes aux chemins situés sur les territoires étrangers.

La section d'Alkmar au Helder fut ouverte le 20 décembre 1865 ; la ligne entière de Harlem au Helder est en exploitation depuis le 1er mai 1867 ; le raccordement de Uitgeest à Zaandam a été mis en service le 1er novembre 1869.

Quant au tronçon d'Amsterdam à Zaandam, qui complétait la ligne définie par la loi du 18 août 1860, il ne put être livré à l'exploitation que le 15 mai 1878. Comme, à cette époque, on avait reconnu les inconvénients du premier traité, une convention spéciale fut conclue entre la compagnie et le Gouvernement pour l'exploitation des dix kilomètres compris entre Amsterdam et Zaandam. Aux termes de l'ancien traité, l'État recevait une certaine part de la recette brute ; la convention du 7 mai 1878 détermine un prix de location fixé à forfait au chiffre de 1.200 florins par kilomètre et par an.

Les autres modifications introduites à l'organisation primitive n'ont que peu d'importance ; la convention nouvelle avait d'ailleurs un caractère assez provisoire, attendu que la concession de la ligne d'Amsterdam à Rotterdam venant

à expirer en 1880, le Gouvernement et la compagnie avaient déjà entamé des négociations en prévision de cette échéance.

Extension du chemin de fer Hollandais. — La compagnie du chemin de fer Hollandais, après s'être établie dans les provinces occidentales des Pays-Bas, entreprit de développer son réseau et de s'étendre dans la direction de l'Allemagne. A cet effet, elle sollicita et obtint du Gouvernement, à la date du 4 avril 1870, une nouvelle ligne d'Amsterdam à Amersfoort et Zutphen, avec embranchement d'Hilversum à Utrecht.

Les clauses de cette concession sont semblables à celles de la ligne de Harlem à Uitgeest; la ligne entière fut livrée à l'exploitation dans le courant de 1876. La compagnie cherchait en même temps à s'ouvrir un débouché direct sur l'Allemagne et passait, à cet effet, avec la compagnie du chemin de fer Hollando-Westphalien et le chemin de fer prussien de Berg et Marche, un traité d'exploitation à forfait pour la ligne de Zutphen à Winterswyk. Cette dernière ligne a été ouverte le 24 juillet 1878.

La compagnie voulait enfin entreprendre l'exploitation des lignes d'Amersfoort à Nimègue, de Zaandam à Enkhuisen et de Rotterdam au Hoek van Holland, lignes dont la construction au compte de l'État avait été votée par la loi du 10 novembre 1875. Un projet de convention, préparé à cet effet avec le ministre de l'intérieur, ne reçut pas l'assentiment des Chambres. La question n'est pas encore complétement résolue; un nouveau traité, conclu entre la compagnie et le Gouvernement à la date des 1er-3 juin 1881, sera soumis au Parlement dans la prochaine session.

Résultats de l'exploitation du chemin de fer Hollandais. — Le réseau de la compagnie du chemin de fer Hollandais comprenait, au 1er janvier 1882, les lignes suivantes :

	kilom.	
Amsterdam à Harlem. . . / Harlem à Rotterdam . . .	85	
Harlem à Uitgeest.	18	
Amsterdam au Helder . .	81	Exploitée pour le compte de l'Etat.
Amsterdam à Zutphen . . / Hilversum à Utrecht . . .	126	
Zutphen à Winterswyk. .	44	Exploitée pour le compte de la compagnie du chemin de fer Hollando-Westphalien.

Soit en tout : 354 kilomètres en exploitation.

L'exploitation a donné depuis 1854 les résultats ci-après pour les lignes appartenant en propre à la société :

Tableau des résultats kilométriques de l'exploitation du chemin de fer Hollandais.

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne exploitée.	RECETTE par kilomètre.	DÉPENSE par kilomètre.	RAPPORT des dépenses aux recettes.	DIVIDENDE.		OBSERVATIONS.
					Somme distribuée.	Proportion du capital.	
	kilomètres.	francs.	francs.	p. 100.	francs.	p. 100.	
1854	84,5	29.485,71	18.264,55	61,97	77,25	3,65	Les actions sont de 1.000 florins.
1855	84,5	29.665,61	17.409,52	58,94	89,95	4,25	
1856	84,5	29.013,75	18.351,32	63,25	68,78	3,25	
1857	84,5	29.899,46	18.190.47	60,80	84,65	4,00	
1858	84,5	30.721,69	17.170,37	55,89	105,80	5,00	
1859	84,5	29.775,66	15.244,44	51,20	105,80	5,00	
1860	84,5	31.320,63	15.367.19	49,07	105,80	5,00	
1861	84,5	33.411,64	15.102,64	45,20	107,95	5,10	
1862	84,5	33.257,14	15,889,95	47,77	127,00	6,00	
1863	84,5	35.102,64	16.264,55	46,45	132,25	6,25	
1864	84,5	37.037,04	17.248,68	46,57	147,10	6,95	
1865	84,5	39.989,48	17.261,37	43,17	153,45	7,25	
1866	84,5	34.878,31	16.283,60	46,84	111,50	4,75	
1867	96,5	36.175,66	17,026,45	47,07	115,75	5,47	
1868	102,5	37.693,12	17.650,79	46,83	127,00	6,00	
1869	102,5	40.448,68	16.979,89	41,98	152,90	7,25	
1870	102,5	39.185,18	17.701,59	45,18	129,10	6,10	
1871	102,5	41.873,01	19.322,75	46.14	133,35	6,30	
1872	102,5	43.257,04	19.547,09	45,19	137,55	6.50	
1873	102,5	45.913,23	21.104,76	45,96	145,80	6,89	
1874	138,5	39.170,37	18.601,06	47,48	139,45	6,59	
1875	167,5	39.612,70	20.027,51	50,56	125,90	5.95	
1876	205,0	37.724.87	19 337,57	51,26	122,75	5 80	
1877	227,5	37.625,40	19.707,94	52,37	122,75	5,80	
1878	247,0	36.656,10	18.922.75	51,62	130,69	6,175	
1879	273,0	33.573,93	17.757,31	53,00	132,27	6,25	
1880	273,0	37.797,74	19.655,19	51,98	155,03	7,325	

Les nombres inscrits dans ce tableau sont extraits des rapports aux actionnaires.

Quant aux lignes exploitées pour le compte de l'État par la compagnie du chemin de fer Hollandais, les résultats de leur exploitation ont été les suivants :

Tableau des résultats kilométriques de l'exploitation des chemins de fer de l'État Néerlandais.

Lignes exploitées par le chemin de fer Hollandais

ANNÉES.	LONGUEUR exploitée.	RECETTES.	DÉPENSES.	REDEVANCE payée à l'État.	DÉPENSE totale.	RÉSULTATS pour la société.		OBSERVATIONS
						Bénéfice.	Déficit.	
	kilom.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	
1868	58	6.939,68	5.830,69	437,46	6.268,15	671,53	»	
1869	60	7.187,30	5.883,60	350,05	6.233,65	953,65	»	
1870	71	7.970,37	6.918,52	939,05	7.857,57	112,80	»	
1871	71	9.817,99	8.082,54	1.678,52	9.761,06	56,93	»	
1872	71	9.149,21	8.000,00	1.458,41	9.458,41	»	309,20	
1873	71	10.292,06	8.588,36	1.916,61	10.504,97	»	212,91	
1874	71	10.749,21	8.738,62	2.231,85	10.970,47	»	221,26	
1875	71	12.298,41	9.092,06	3.160,18	12.252,24	46,17	»	
1876	71	12.268,78	8.903,70	3.271,16	12.174,86	93,92	»	
1877	71	11.970,37	9.216,93	2.992,32	12.209,25	»	238,88	
1878	77	11.248,68	9.214,81	2.806,35	12.021,16	»	772,48	
1879	81	15.123,81	9.925,67	2.849,24	12.774,91	2.348,90	»	
1880	81	14.849,52	10.374,48	2.654,20	13.028,68	1.820,84	»	

On voit que si la compagnie du chemin de fer Hollandais a retiré de son exploitation proprement dite des bénéfices fort satisfaisants, elle n'a pas autant à se louer des résultats obtenus sur les lignes de l'État.

L'État, de son côté, retire encore 3.000 fr. par kilomètre et par an d'une ligne qui lui a coûté 25.667.000 florins. soit 54.320.000 fr. pour 81 kilomètres, c'est-à-dire près de 670.000 fr. par kilomètre, non compris les intérêts pendant la construction ni le matériel roulant.

Ainsi, après douze années d'exploitation, le rendement n'atteint pas même un demi pour cent du capital, et encore l'État est-il obligé, comme on le verra plus tard, de pourvoir à toutes les dépenses d'agrandissement que peut exiger le développement du trafic.

Situation actuelle du chemin de fer Hollandais. — La situation du chemin de fer Hollandais présente, en ce moment, un caractère assez incertain; il a été dit plus haut que la compagnie venait de conclure avec le Gouvernement une nouvelle convention; l'adoption de ce traité par les Chambres modifiera considérablement l'organisation actuelle.

La convention des 1-3 juin 1881 a pour principal objet de régler la situation résultant de l'expiration du terme de la concession de la ligne d'Amsterdam à Rotterdam.

La dernière section de cette ligne ayant été ouverte le 3 juin 1847, le délai de 33 ans prévu par l'acte de 1840 expirait en 1880; l'État pouvait, à cette époque, prendre possession de la ligne en remboursant simplement à la compagnie le capital de construction. Le Gouvernement jugea préférable de laisser au chemin Hollandais l'exploitation de son réseau en imposant, il est vrai, à la compagnie certaines obligations, notamment la construction d'une petite ligne de Velsen à Ymuiden, le long du nouveau canal d'Amsterdam à la mer du Nord, et l'exploitation de diverses lignes pour le compte de l'État.

Les stipulations principales du traité des 1-3 juin 1881 sont les suivantes :

La compagnie du chemin de fer Hollandais continue à exploiter les chemins construits par elle, ainsi que le chemin de fer de l'État dans la Hollande septentrionale; la ligne de Velsen à Ymuiden lui est concédée; elle est chargée de l'exploitation pour le compte de l'État des lignes de Zaanstreck à Enkhuisen et de Rotterdam au Hœk van Holland, ainsi que de toutes autres lignes dont l'État serait devenu propriétaire ou fermier et qu'il jugerait à propos de remettre à la compagnie du chemin de fer Hollandais, à la condition, toutefois, que lesdites lignes fussent directement raccordées avec le réseau déjà exploité par la compagnie.

Les lignes appartenant à l'État doivent être livrées par celui-ci à la compagnie, prêtes à être exploitées; la com-

pagnie fournit simplement le matériel roulant et le mobilier des gares et stations.

Les travaux d'entretien sont à la charge de la compagnie, sauf les réparations à exécuter sur les lignes de l'État à la suite d'inondations, faits de guerre ou autres cas de force majeure.

Les travaux d'agrandissement sont également à la charge de la compagnie; toutefois, à l'expiration de la concession, l'État remboursera la valeur des travaux effectués moyennant l'approbation préalable du Gouvernement. Il n'est fait exception à cette règle que pour ce qui concerne la pose des doubles voies sur les lignes appartenant à l'État; dans ce cas les travaux de terrassement seraient immédiatement remboursés à la compagnie.

La compagnie peut demander à l'État de lui avancer les fonds nécessaires à l'exécution des travaux complémentaires, à charge par elle de payer l'intérêt à 4 1/2 p. 100 des sommes ainsi empruntées.

La compagnie encaisse tous les produits de l'exploitation ; elle en acquitte toutes les dépenses ; elle paye en outre à l'État, pour chaque kilomètre de ligne appartenant à celui-ci ou exploité pour son compte, les redevances ci-après :

1° Pour une section de ligne ouverte à l'exploitation avant l'achèvement de la ligne entière, 600 fl.;

2° Pour les lignes complétement terminées : la première année qui suit l'ouverture, 1.000 fl.; la deuxième, 1.200 fl.; la troisième, 1.400; la redevance croît ainsi de 200 fl. par année jusqu'à la sixième, pour laquelle la somme à payer est de 2.000 florins, c'est-à-dire 4.232 fr. par kilomètre.

A partir de la sixième année, la redevance kilométrique ne s'élève plus que de 100 florins par année, et encore faut-il que les recettes brutes aient suivi une progression parallèle ; ainsi pour la septième année, la compagnie devrait payer 2.100 florins au lieu de 2.000, soit 5 p. 100 en plus;

si la recette brute n'a pas augmenté de 5 p. 100, la redevance reste fixée à 2.000 florins.

Le taux de 2.000 florins est en quelque sorte considéré comme le produit normal à retirer des lignes appartenant à l'État ; on se rappelle que ces lignes n'ont pas coûté moins de 670.000 fr. par kilomètre ; les lignes restant à construire seront certainement beaucoup plus économiques; on ne peut cependant compter sur une dépense inférieure à 150.000 fr., et le prix moyen du réseau exploité par la compagnie du chemin de fer Hollandais pour le compte de l'État sera encore supérieur à 420.000 fr. par kilomètre : le revenu serait donc de 1 p. 100.

L'État se réserve le droit de reprendre, à toute époque, moyennant avis donné un an à l'avance, les lignes exploitées par la compagnie du chemin de fer Hollandais.

Le rachat s'exercerait d'après les bases ci-après :

L'État payerait pour les lignes d'Amsterdam à Rotterdam, de Harlem à Uitgeest et d'Amsterdam à Zutphen une somme de 31.218.148 fl. 715, soit 66.070.156 fr. 05, représentant la valeur desdites lignes arrêtée de commun accord entre les parties à la date du 1er janvier 1880, plus la valeur des travaux complémentaires de premier établissement exécutés depuis cette époque avec l'autorisation du Gouvernement.

La ligne de Velsen à Ymuiden serait évaluée d'après les frais réels de construction.

L'État rembourserait, en outre, pour le matériel roulant, une somme égale aux frais d'acquisition du matériel se trouvant en bon état d'entretien au 1er janvier 1881, diminuée de 1 et 2 p. 100 de sa valeur pour chacune des dix premières années écoulées depuis cette époque, de 1 p. 100 en plus pour chacune des dix années suivantes, et enfin de 1/2 p. 100 pour chaque année en plus de la vingtième. La valeur du matériel acquis postérieurement au 1er janvier 1881 serait remboursée d'après les mêmes bases, mais

en ne faisant courir les délais servant au calcul de la dépréciation que de l'époque de l'acquisition dudit matériel.

Dans le cas où le rachat s'exercerait avant le 1er janvier 1900, la compagnie recevrait une prime calculée à raison de 1 p. 100 du capital versé sur les actions pour chaque année restant à courir jusqu'au 1er janvier 1900.

Cette dernière disposition a pour but de permettre à la compagnie le remboursement d'un emprunt contracté par elle.

Telles sont les clauses principales de la convention des 1-3 juin 1881; en outre, les conditions de concessions des chemins de fer de l'État appliquées depuis 1865 sont généralement remplacées par les dispositions appliquées aux lignes de la Société d'exploitation depuis 1876.

Il en résulte, pour la compagnie du chemin de fer Hollandais quelques sujétions, telles que l'obligation d'effectuer gratuitement les transports de la poste. On trouvera d'ailleurs plus loin l'analyse du traité de 1876.

La convention des 1-3 juin 1881 n'est pas encore entrée en vigueur; il serait donc prématuré de porter aucun jugement sur elle; mais il était intéressant de la faire connaître, parce qu'elle diffère assez considérablement, non seulement des anciens traités conclus entre la compagnie du chemin de fer Hollandais et l'État, mais encore de toutes les autres conventions actuellement en vigueur dans les Pays-Bas au sujet de l'exploitation des chemins de fer.

CHEMIN DE FER NÉERLANDAIS-RHÉNAN.

Premières concessions. — L'origine du chemin de fer Néerlandais-Rhénan remonte, ainsi que nous l'avons dit plus haut, à l'année 1838, époque à laquelle le roi Guillaume Ier décréta la construction de la ligne d'Amsterdam à Utrecht et Arnhem. Toutefois, la société ne fut réellement constituée qu'en 1845, à la suite de l'arrêté royal du 20 mai 1845, qui concédait à MM. L.-J. Enthoven et Cie, etc., l'exploitation de la ligne déjà construite d'Amsterdam à Arnhem, et, de plus, la construction et l'exploitation du prolongement de la ligne précédente jusqu'à la frontière prussienne dans la direction d'Emmerik, du raccordement à Amsterdam avec l'entrepôt Dock ; enfin de l'embranchement d'Utrecht à Rotterdam par Gouda, avec raccordements au quai de la Meuse, d'une part, et à la station du chemin de fer Hollandais, d'autre part.

En réalité, l'arrêté du 20 mai 1845 est l'acte constitutif de la société du chemin de fer Néerlandais-Rhénan ; les clauses principales de cet arrêté sont les suivantes :

Les projets des lignes à établir seront soumis à l'approbation du ministre, les travaux exécutés sous la surveillance du contrôle de l'État.

La durée de la concession est fixée à cinquante ans; mais, à cette époque, le Gouvernement, pour rentrer en possession de la ligne, devra rembourser aux concessionnaires toutes les sommes dépensées en travaux de premier établissement. Si le Gouvernement n'a pas fait connaître un an à l'avance son intention de reprendre la ligne, la concession se trouve prolongée de plein droit pour une nouvelle période de vingt-cinq ans, et ainsi de suite. La concession a donc une durée pour ainsi dire indéfinie, puisqu'elle ne peut

cesser que moyennant le remboursement du capital par l'État, et encore l'État ne peut-il exercer ce droit de rachat qu'à certaines époques bien déterminées. Nous avons trouvé une clause analogue dans les actes relatifs au chemin de fer Hollandais.

L'exploitation du réseau se fait sous le contrôle de l'État.

Tarifs. — Les clauses relatives à la perception des taxes sont assez confuses ; elles sont rédigées comme suit :

« Article 20. — En ce qui concerne la fixation des prix pour le transport des voyageurs et des marchandises, les concessionnaires ont le droit d'appliquer ou de réduire la proportion du tarif actuel du chemin d'Amsterdam à Arnhem.

« Ils ne pourront jamais dépasser cette proportion dans la fixation des prix de transport des voyageurs et des marchandises, attendu que ladite proportion est considérée comme un maximum.

« De son côté, le Gouvernement aura le droit, s'il le juge nécessaire dans l'intérêt général du commerce et de l'industrie, de prescrire une réduction sur le tarif existant, par rapport aux marchandises.

« Cette diminution ne pourra jamais dépasser 25 p. 100 du tarif actuellement existant, sans le consentement du concessionnaire, à moins d'économies prouvées dans les frais d'exploitation, et résultant d'améliorations techniques ; dans ce dernier cas, le Gouvernement pourrait réduire le tarif de plus de 25 p. 100 et en proportion de ces économies.

« Dans le cas où les économies dont il vient d'être parlé n'existeraient pas, et où le Gouvernement voudrait néanmoins, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, prescrire, au delà de la réduction de 25 p. 100 sur les tarifs pour le transport des marchandises, une nouvelle diminution plus grande que celle que les concessionnaires pourraient estimer compatible avec l'intérêt de leur ex-

ploitation, cette diminution pourrait faire l'objet de pourparlers et de conventions amiables stipulant en cas de besoin le payement d'une indemnité à fixer.

« Si des circonstances extraordinaires ou imprévues exigeaient une augmentation temporaire du tarif au delà de la proportion arrêtée, cette augmentation ne pourrait être imposée sans l'approbation du Gouvernement. »

Il semble que d'après cet article la détermination des tarifs de marchandises appartienne d'une manière à peu près exclusive au Gouvernement. Dans la pratique, le Gouvernement n'a jamais cherché à user du droit de réduction des taxes qu'il s'était réservé, et la compagnie a constamment déterminé ses tarifs de la manière qui lui paraissait convenir le plus à ses intérêts, tout en restant, bien entendu, dans les limites du maximum déterminé par l'acte de concession.

L'article 21 impose aux concessionnaires les mêmes obligations qu'aux autres entrepreneurs de transports publics pour ce qui concerne le service de la poste.

Le chemin de fer Néerlandais-Rhénan se trouvait ainsi à l'égard de la poste dans la même situation que le chemin Hollandais ; mais en 1867, le chemin Rhénan, qui n'avait pas encore construit son raccordement à Rotterdam avec le chemin Hollandais, contracta l'engagement d'effectuer gratuitement les transports de la poste sur tout son réseau, et obtint ainsi d'être déchargé de l'obligation fort onéreuse de construire un chemin de fer de ceinture à Rotterdam. Toutefois le Gouvernement s'est réservé le droit de revenir aux conventions primitives ; de son côté la compagnie pourra toujours, si elle le juge convenable, établir le raccordement en question, et, dans ce cas, elle ne sera plus tenue d'effectuer gratuitement les transports de la poste.

Les concessionnaires avaient un droit de préférence, à conditions égales, pour l'obtention d'une ligne d'Utrecht au réseau belge ; mais cette ligne a été construite plus tard

par l'État, d'après la loi du 18 août 1860, et remise à la Société d'exploitation.

L'article 26 prévoit la construction ultérieure de chemins de fer en prolongement du réseau concédé ou se raccordant avec lui ; les concessionnaires n'auront droit à aucune indemnité de ce chef.

En cas de non-exécution de la convention, le concessionnaire encourra la déchéance. L'État reprendra immédiatement la ligne, et le concessionnaire n'aura droit qu'au remboursement du capital de premier établissement, réduit de 10 p. 100.

Telles sont les principales stipulations de la convention du 16 mai 1845. Le 3 juillet suivant, la société du chemin de fer Néerlandais-Rhénan était régulièrement constituée par acte passé devant notaire.

Le délai déterminé dans l'acte de concession, pour la construction de la ligne d'Arnhem à la frontière, ne devait courir qu'à dater du jour où les Pays-Bas et la Prusse se seraient mis d'accord au sujet de la jonction à établir entre les lignes des deux pays. Le traité relatif à cette affaire ne fut signé que le 18 juillet 1851 à Berlin. Par l'article 2 de ce traité nous voyons que le chemin de fer Néerlandais-Rhénan, comme le chemin de fer Hollandais, avait été construit tout d'abord avec un écartement de voie supérieur à celui qui a été adopté sur les autres lignes du continent. Cet article prescrit en effet que la voie du chemin de fer d'Amsterdam à Arnhem sera rétrécie et ramenée à la largeur de $1^{m},44$, de telle sorte que le matériel roulant des deux administrations puisse circuler indifféremment sur l'une ou l'autre ligne.

lus heureuse que le chemin Hollandais, la compagnie du chemin de fer Néerlandais-Rhénan obtint une subvention de 1 million de florins, soit 2.116.000 francs, à l'occasion du rétrécissement de sa voie.

Modifications résultant de la loi de 1859. — La loi de

1859 vint, comme pour le chemin Hollandais, imposer à la compagnie du chemin de fer Néerlandais-Rhénan certaines sujétions administratives, mais sans détruire les droits que la compagnie tenait de son cahier des charges. Nous avons vu comment était réglée la question des transports de la poste. Pour ce qui concerne les militaires, le chemin de fer Rhénan n'accorde aucune réduction sur celles de ses lignes qui sont comprises dans la concession de 1845.

Nouvelles concessions. — Le 27 novembre 1865, la compagnie du chemin de fer Néerlandais-Rhénan obtenait la concession d'une ligne d'Harmelen à Breukelen, destinée à établir une communication directe entre Amsterdam et Rotterdam, sans passer par Utrecht ; mais cette concession resta sans effet jusqu'en 1867. Les 23-27 mai 1867, la compagnie conclut avec l'État une convention comprenant la concession d'un embranchement de Gouda à La Haye, et celle du raccordement ci-dessus indiqué d'Harmelen à Breukelen, à des conditions nouvelles, assez semblables d'ailleurs à celles que contient le cahier des charges de Scheveningen à Wœrden. Les lignes de Gouda à La Haye et d'Harmelen à Breukelen sont aujourd'hui toutes deux en exploitation.

Enfin, la ligne de Scheveningen à Wœrden par La Haye et Leyde, concédée au chemin de fer Hollandais, n'ayant pas été construite, le roi donna, une première fois en 1873, une deuxième fois le 4 juin 1875, la concession d'une ligne de Wœrden à Leyde seulement, à une compagnie spéciale. Cette ligne est exploitée par le chemin de fer Néerlandais-Rhénan, en vertu d'un traité remontant à l'année 1873.

Situation actuelle du chemin Néerlandais-Rhénan et résultats de l'exploitation. — En résumé, le réseau du chemin de fer Néerlandais-Rhénan se compose aujourd'hui des lignes ci-après :

Amsterdam à Utrecht et Arnhem. .	111 kilom.	
Rotterdam-Gouda-Utrecht.	53	
Gouda à La Haye.	29	
Harmelen à Breukelen.	9	
Leyde à Wœrden.	32	Appartient à la compagnie de Leyde à Wœrden.
Total.	234 kilomètres.	

Les résultats de l'exploitation de ce réseau ont été les suivants :

Tableau des résultats kilométriques de l'exploitation du chemin de fer Néerlandais-Rhénan.

EXERCICES.	LONGUEUR moyenne exploitée.	RECETTES.	DÉPENSES.	RAPPORT des dépenses aux recettes.	DIVIDENDE.	OBSERVATIONS.
	kilom.	francs.	francs.	p. 100.	p. 100.	
1856-57	180	17.802,30	10.662,17	59,89	2,02	Les comptes du chemin de fer Néerlandais - Rhénan sont clôturés au 30 avril de chaque année. Dans la longueur moyenne exploitée est comprise une section de 16 kilomètres située sur le territoire prussien.
1857-58	180	22.126,75	12.207,67	55,17	2,08	
1858-59	180	22.678,94	9.537,91	42,05	3,66	
1859-60	180	23.509,16	9.407,51	40,02	4,51	
1860-61	180	26.309.20	10.106,86	38,42	4,70	
1861-62	180	28.982,28	11.139.25	38,44	5,33	
1862-63	180	30.844,02	12.055,55	39,08	5,58	
1863-64	180	34.158,23	13.035,19	38,16	6,67	
1864-65	180	40.745,87	14.188,77	34,82	8,81	
1865-66	180	44.785,45	16.515,11	36,87	9,66	
1866-67	180	41.702,85	16.334,74	39,17	7,81	
1867-68	180	45.707,99	17.820,63	38,99	8,43	
1868-69	180	48.446,27	17.870,84	36,89	8,73	
1869-70	186	49.448,34	17.967,69	36,33	8,69	
1870-71	213	47.704,63	18.563,05	38,91	7,81	
1871-72	218	49.901,61	18.192,22	36,45	8,37	
1872-73	218	52.414,68	19.289,09	36,80	8,79	
1873-74	218	54.512,20	21.863,66	40,10	8,33	
1874-75	218	53.531,05	21.650,68	40,45	7,98	
1875-76	218	55.187,58	21.774,14	39,45	8,55	
1876-77	218	53.516,97	22.853,25	42,71	7,57	
1877-78	218	53.936,90	22.186,39	41,15	7,86	
1878-79	233	51.024,34	20.237,39	39,68	8,15	
1879-80	250	53.451,50	20.862,44	39,06	9,43	

Le chemin Néerlandais-Rhénan, comme le chemin de fer Hollandais, a donné d'assez beaux produits à ses actionnaires. Il est vrai que les lignes d'Amsterdam et Rotterdam à Arnhem se prolongeant sur Cologne constituent des artères commerciales de premier ordre. Malheureusement il n'en est pas de même pour les chemins de fer de l'État ;

ceux-ci, nous allons le voir, sont loin d'avoir fourni des résultats comparables à ceux obtenus par les deux premières compagnies.

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Construction des lignes. — La loi du 18 août 1860 prescrivait l'établissement, pour le compte de l'État, des lignes ci-après :

Arnhem à Leeuwarden,
Harlingen à la frontière de Hanovre,
Groningue à Meppel,
Zutphen à la frontière allemande, par Enschedé, avec un ou deux embranchements,
Maëstricht à Breda,
Rosendaal à Flessingue,
Venlo à la frontière prussienne,
Utrecht à Boxtel,
Rotterdam à Breda,
Amsterdam au Nieuwe-Diep.

La construction des lignes votées fut immédiatement entreprise sous la direction d'une commission instituée par un arrêté royal du 24 août 1860.

Choix du mode d'exploitation. — La loi du 3 juillet 1863 décida que l'exploitation du réseau de l'État serait confiée à des entrepreneurs. Les conditions générales à imposer à ces entrepreneurs devaient être les suivantes : La durée de la concession serait fixée à cinquante ans, avec droit de rachat anticipé au bout de vingt, trente ou quarante années réservé à l'État ; — les concessionnaires auraient à fournir le matériel roulant et à pourvoir à l'exploitation et à l'entretien des lignes, sauf toutefois pour les grands travaux d'art ; — enfin, la loi du 21 août 1859 était déclarée applicable au réseau de l'État.

Origine de la Société d'exploitation des chemins de fer de l'État. — Plusieurs sociétés se présentèrent pour obtenir des concessions, notamment la Banque du commerce et de l'industrie à Amsterdam, et la compagnie Néerlandaise de matériel de chemins de fer à La Haye. Ces deux dernières finirent par s'entendre entre elles. Leurs représentants, MM. Van Heukelom, Mendel, Poolman et Vrolik, signèrent, le 11 août 1863, avec M. Thorbecke, ministre de l'intérieur, l'acte intitulé : ***Conditions de concession des chemins de fer de l'État.*** La concession comprenait tous les chemins à construire en vertu de la loi du 18 août 1860, à l'exception de la ligne d'Amsterdam au Nieuwe-Diep, qui, ainsi que nous l'avons vu plus haut, fut donnée en 1865 à la compagnie du chemin de fer Hollandais, et de la section de quelques kilomètres seulement comprise entre Venlo et la frontière allemande. Cette dernière fut concédée au chemin de fer Rhénan-Prussien.

Les deux autres sociétés concessionnaires se réunirent, et, conformément à l'article 86 des conditions de concession, constituèrent la Société d'exploitation des chemins de fer de l'État, dont les statuts furent approuvés par arrêté royal en date du 7 septembre 1863.

Premières conditions de concession (11 *août* 1863). — Les conditions de concession des chemins de fer de l'État, dressées conformément aux règles tracées par la loi du 3 juillet, étaient les suivantes :

L'État devait livrer la ligne complètement terminée, y compris la voie, les stations et toutes leurs dépendances.

La Société avait à sa charge la fourniture du matériel roulant et celle des objets mobiliers nécessaires à l'exploitation. Elle devait assurer l'exploitation et était chargée de l'entretien de la ligne ; seules, les réparations extraordinaires aux grands ouvrages d'art ou celles résultant de cas de force majeure, tels qu'inondations, ruptures de digues, etc., devaient être supportées directement par

l'État. Celui-ci fixait les tarifs sur la proposition des concessionnaires. Toutefois, l'acte de concession déterminait un prix maximum, et, en vertu de la loi du 21 août 1859, l'État ne pouvait réduire les tarifs qu'à la condition d'indemniser les concessionnaires en cas de perte de recette résultant de la réduction prescrite.

Les travaux d'agrandissement à exécuter après la mise en exploitation des lignes demeuraient à la charge du Gouvernement.

La durée du traité était fixée à cinquante ans ; l'État se réservait néanmoins le droit de racheter la concession après vingt, trente ou quarante années d'exploitation, sur la base du revenu moyen des sept dernières années, déduction faite des deux plus mauvaises. La somme à payer à la compagnie était égale à vingt fois ce revenu moyen majoré de 15 p. 100 si la reprise avait lieu au bout de vingt ans, et de 10 p. 100 si elle ne s'effectuait qu'après trente années.

A l'expiration de la concession, l'État était tenu de reprendre le matériel de la compagnie et d'en payer la valeur déterminée à dire d'experts.

Les recettes brutes étaient partagées entre l'État et la Société de la manière suivante :

Dans le cas où la recette n'eût pas dépassé 3.000 florins (6.950 fr.) par kilomètre, elle appartenait en entier aux concessionnaires.

Pour une recette kilométrique brute, le concessionnaire

de						prélevait
fl.		fl.		fr.	fr.	p. 100.
3.001	à	3.250,	soit	6.351,32 à	6.878,30.	95
4.001	à	4.250,	soit	8.467,72 à	8.994,70.	78
5.001	à	5.250,	soit	10.584,12 à	11.111,11.	68
6.001	à	6.500,	soit	12,700,53 à	13.756,61.	58
7.001	à	7.500,	soit	14.816,93 à	15.873,02.	55
8.001	à	8.500,	soit	16.933,33 à	17.989,42.	53
9.001	à	10.000,	soit	19.049,74 à	21.164,02.	51

Au-dessus de 10.000 florins, soit 21.164^{fr},02 par kilo-

mètre, la part attribuée au concessionnaire diminuait de 1 p. 100 par 1.000 florins, soit 2.116fr,40 d'augmentation de recette kilométrique. Enfin, au delà de 28.000 florins, c'est-à-dire 59.259fr,26 par kilomètre, le concessionnaire ne prélevait plus que 35 p. 100 (*).

Une fois le prélèvement opéré, l'excédant de recettes était attribué pour 4/5 à l'État et pour 1/5 au concessionnaire.

Les recettes supplémentaires résultant de la location de buffets, de la vente d'herbages, etc., étaient comprises dans le compte des recettes brutes, tandis que les frais accessoires de chargement, de déchargement et de camionnage appartenaient en entier aux concessionnaires.

Pendant toute la durée de la concession, aucune taxe supplémentaire ne pouvait être établie sur le chemin de fer au profit de l'État, des provinces ou des communes.

Loi du 21 août 1859. — Indépendamment des prescriptions qui viennent d'être indiquées, l'exploitation du réseau de l'État devait se faire conformément aux dispositions de la loi du 21 août 1859; nous devons donc donner également l'analyse de ce document que nous avons déjà mentionné, à l'occasion des chemins de fer Hollandais et Néerlandais-Rhénan.

LOI DU 21 AOUT 1859.

TITRE Ier. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Les concessionnaires d'un chemin de fer sont responsables de la bonne exécution des transports, conformément aux dispositions du Code de commerce.

(*) Nous ne donnons ici qu'un extrait de l'échelle de répartition qui est beaucoup plus étendue; elle ne comprend pas moins de 34 coefficients de prélèvement.

Ils sont tenus d'accorder à tout concessionnaire d'autres lignes le droit de se raccorder avec leur propre réseau, ainsi que l'usage de leurs gares et au besoin de la ligne elle-même, le tout moyennant payement d'une redevance convenable.

Les règlements d'exploitation doivent être soumis à la sanction ministérielle.

TITRE II. — DE LA SURVEILLANCE DES CHEMINS DE FER.

La surveillance générale des services de chemin de fer est exercée par un conseil nommé par le roi ; les agents chargés du service de la surveillance ont le droit de provoquer l'application des mesures qu'ils jugent nécessaires dans l'intérêt du service ; le ministre statue sur les propositions de cette sorte.

Dans le cas où la sécurité publique nécessiterait la suspension immédiate du service sur tout ou partie du réseau, l'ordre relatif à cette suspension peut être donné par un des fonctionnaires chargés du service de surveillance.

Le ministre détermine l'emplacement des stations et haltes, les heures de départ et d'arrivée, ainsi que la composition des trains ; il approuve les tarifs et peut en ordonner l'abaissement ; mais le concessionnaire a droit à une indemnité si la réduction prescrite fait descendre la recette nette au-dessous de 8 p. 100 du capital.

Les divers détails du service font l'objet d'un règlement d'administration intérieure.

TITRE III. — DES MESURES DE PRÉCAUTION A PRENDRE ET DE LA CIRCULATION SUR LES CHEMINS DE FER.

Les chemins de fer doivent être clôturés dans toute leur étendue ; toutefois les propriétaires de terrains séparés en deux parties par un chemin de fer ont droit de traversée sur la ligne.

On ne peut faire de constructions ou de déblais, ni établir de toitures en chaume ou aucun dépôt de matières inflammables, qu'à une distance du chemin de fer déterminée pour chaque cas particulier.

Il est interdit de mettre obstacle à la circulation sur le chemin de fer, d'y circuler à pied ou en voiture, et d'y introduire des animaux.

TITRE IV. — DE L'USAGE A FAIRE DES CHEMINS DE FER DANS L'INTÉRÊT DE L'ÉTAT.

Les transports de troupes et de matériel militaire se feront à moitié prix; cette disposition ne s'applique ni aux officiers voyageant isolément, ni aux corps dépendant de la marine.

Les transports d'agents de police, gendarmes et détenus se feront gratuitement, de même que le service de la poste.

Toute ligne qui aura été exploitée pendant vingt années peut être rachetée par le Gouvernement aux conditions suivantes :

On évalue le produit moyen annuel d'après les résultats des sept dernières années, déduction faite des deux les plus défavorables ; le concessionnaire reçoit une somme égale à vingt fois ce produit moyen augmenté de 15 p. 100 à titre de prime.

Le Gouvernement peut requérir à toute époque, moyennant indemnité, l'usage partiel ou même total d'un chemin de fer.

TITRE V. — DISPOSITIONS PÉNALES.

Le titre V de la loi du 21 août 1859 édicte une série de dispositions pénales :

1° Contre les directeurs de chemin de fer qui n'observeraient pas les clauses de l'acte de concession ou celles de la loi précitée ;

2° Contre les agents et le public en cas de contravention aux règlements en vigueur.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

Les prescriptions de la présente loi sont applicables aux chemins de fer déjà existants ; toutefois certains articles, pouvant entraîner pour les concessionnaires des charges non prévues dans les contrats primitifs, ne seront appliqués qu'en vertu d'une déclaration expresse du roi, et dans ce cas, lesdits concessionnaires recevront une indemnité.

DISPOSITIONS FINALES.

Les agents de police dans l'exercice de leurs fonctions ont accès sur le chemin de fer et ses dépendances.

Les agents des concessionnaires pourront être assermentés, dans le but d'opérer la constatation des délits.

Telles étaient les conditions principales auxquelles fut soumise la Société d'exploitation des chemins de fer de l'État à son origine ; nous verrons tout à l'heure quels ont été les résultats de l'application du contrat.

La première section du réseau de l'État, celle de Tilbourg à Breda, fut livrée à l'exploitation le 5 octobre 1863.

Extensions de la Société d'exploitation. — La Société d'exploitation ne crut pas devoir se renfermer exclusivement dans les limites de son acte de concession, et, dans le but de développer le trafic du réseau de l'État, elle chercha des extensions vers la Belgique et l'Allemagne.

Lignes exploitées en Belgique. — Deux conventions, passées les 27 et 28 mars 1864 avec la Société du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, donnèrent à la compagnie Néerlandaise accès dans le bassin de Liége.

Aux termes du traité du 27 mars, la Société prenait à bail, moyennant le payement d'une redevance annuelle déterminée à forfait, l'exploitation de la ligne d'Hasselt à Eindhoven ; la convention du 28 mars assurait à la Société le droit d'exploitation du réseau Liégeois-Limbourgeois proprement dit, lequel comprenait une ligne partant d'Hasselt et aboutissant à Liége, à Ans, station du réseau de l'État Belge sur la ligne de Liége à Bruxelles, et enfin à Flemalle, station de la ligne de Liége à Namur et à Givet, appartenant à la compagnie du Nord-Belge.

Le traité était également à forfait.

Négociations avec la compagnie de l'Est. — Nous rappellerons ici qu'en 1868 et 1869 la Société d'exploitation n'ayant pas retiré du réseau Liégeois-Limbourgeois les avantages qu'elle en attendait, entra en pourparlers avec la compagnie de l'Est, à laquelle elle offrit de céder l'exploitation dudit réseau. La compagnie de l'Est acceptait cette obligation, mais obtenait, par contre, droit de circulation et de tarification sur le réseau de l'État jusqu'à Rotterdam, ce qui lui assurait, d'une manière à peu près certaine, le trafic de transit considérable qui s'échange entre la Hollande et la Suisse. A la même époque, la compagnie de l'Est traitait avec la compagnie du Grand-Luxembourg Belge pour le rachat de la ligne de Bruxelles à Arlon et embranchements. Les négociations étaient sur le point d'aboutir aussi bien avec le Luxembourg qu'avec la société Hollandaise, lorsque le gouvernement belge, informé de l'affaire, s'en émut, vit des agissements politiques du gouvernement français là où des intérêts commerciaux seuls étaient en jeu, et avant même d'avoir éclairci la situation, fit voter d'urgence une loi interdisant toute cession de chemin de fer directe ou indirecte, et sous quelque forme que ce fût.

Dès ce moment les négociations n'avaient plus aucune chance d'aboutir ; le gouvernement belge s'était trop

avancé pour pouvoir revenir sur sa décision ; la diplomatie intervint, et au bout de six mois le conflit franco-belge se terminait par la conclusion d'un traité entre l'État Belge et la compagnie de l'Est, traité dont les événements de 1870 ont jusqu'à présent rendu l'application impossible. Quant au réseau Liégeois-Limbourgeois, il dut rester à la charge de la société Néerlandaise qui l'exploite encore aujourd'hui.

Lignes exploitées en Allemagne. — Du côté de l'Allemagne, la société Néerlandaise prit à bail, en 1864, l'exploitation d'un chemin d'Almelo à Salzberg, qui, venant se greffer sur la ligne d'Arnhem à Zutphen, établissait une communication très-directe entre les Pays-Bas d'une part, le Hanovre et l'Allemagne du Nord d'autre part. Le traité en date des 4-11 juin 1864 est à forfait ; il est conclu pour toute la durée de la concession.

Difficultés financières. — Les débuts de la Société d'exploitation des chemins de fer de l'État ne furent pas prospères. Le dividende qui, la première année, ne représentait que 1,10 p. 100 du capital et avait à peine atteint 3,70 p. 100 la deuxième année, c'est-à-dire en 1865, fut complétement nul en 1866 ; la Société dut invoquer le secours de l'État.

La première moitié du capital social avait seule été émise ; on ne voulait réunir les capitaux qu'au moment où l'on pourrait en faire l'emploi auquel ils étaient destinés. Malheureusement les mauvais résultats obtenus rendaient impossible le placement du surplus des titres, et pourtant de nouvelles lignes allaient s'ouvrir, à l'exploitation desquelles il fallait pourvoir.

La situation difficile de la Société provenait en grande partie des charges que lui imposaient les traités d'exploitation des lignes d'Almelo-Salzberg et du Liégeois-Limbourgeois ; d'un autre côté, ces traités procuraient au réseau national un accroissement de trafic et de recette brute dont

l'État bénéficiait sans avoir aucun risque à courir. Dans ces conditions, il était juste que le Gouvernement vînt en aide à la Société dans une certaine mesure, et ce fut effectivement ce qui eut lieu.

Une loi votée le 29 décembre 1866 autorisa le ministre des finances à faire à la Société une avance de 2.500.000 florins, représentant 65 p. 100 de la valeur du matériel roulant.

L'année 1867 ne donna pas de résultats meilleurs que les précédentes : le dividende fut nul encore, et à la fin de l'année le Gouvernement, craignant de voir la Société tomber en faillite, se fit ouvrir, par la loi du 20 décembre 1867, un crédit éventuel de 650.000 florins destiné à lui permettre de reprendre, au besoin, l'exploitation du réseau.

Cependant les appréhensions dont nous venons de parler ne se réalisèrent pas ; la Société put subsister, bien qu'en 1868 il n'y eût encore aucun dividende distribué. En 1869, la situation devint un peu meilleure : le dividende fut de 4 1/2 p. 100 ; la deuxième moitié du capital put être émise dans des conditions convenables. Les trois années suivantes donnèrent encore de bons résultats : 5 1/2 p. 100 de dividende en moyenne, et la dette contractée envers l'Etat, en vertu de la loi du 29 décembre 1866, fut remboursée ; mais, en 1873, les inconvénients de l'acte de concession commencèrent à se faire sentir : le dividende ne s'éleva plus qu'à 4 1/4 p. 100, pour redevenir complétement nul en 1874.

Inconvénients de l'échelle adoptée pour le partage des recettes. —Nous avons vu que la part proportionnelle de recette brute attribuée à la Société diminuait au fur et à mesure de l'accroissement de ladite recette brute. Malheureusement, on n'avait pas suffisamment tenu compte des accroissements

de dépenses correspondant aux augmentations de recettes, et, en réalité, ces dernières profitaient uniquement à l'État, tandis que les charges de la Société augmentaient. Ainsi, en 1873, les recettes brutes, non compris les résultats de l'exploitation du Liégeois-Limbourgeois, étaient de. 5.058.000 florins
En 1874, elles atteignaient. . . . . . 5.385.000 —

Augmentation pour 1874.. . . . . 327.000 florins

Les parts revenant à l'État et à la compagnie d'Almelo-Salzberg furent en 1873 de. . . . . . 1.485.000 florins
en 1874 de. . . . . 1.777.000 —

Augmentation en 1874. . . . . . 292.000 florins

La part de la compagnie d'Almelo-Salzberg fut la même chaque année (100.000 florins), de sorte que sur une augmentation de recette de 327.000 florins, 292.000 revenaient à l'État et 35.000 seulement à la Société.

Par contre, les frais d'exploitation qui, en 1873, étaient de. 2.376.000 florins
s'élevaient, en 1874, à. . . . . 2.646.000 —
Soit une augmentation de dépense de. . 270.000 —
pour une augmentation de recette de. . 35.000 —
Le résultat définitif pour la Société était une perte de recette nette, s'élevant à. . 235.000 florins
tandis que la part de l'État s'était accrue, comme nous l'avons dit, de 292.000 florins.

La Société n'avait donc aucun intérêt à développer le trafic de ses lignes; elle devait chercher au contraire à le restreindre autant que possible, puisque toute augmentation de recette entraînait pour elle un accroissement de dépenses sans compensation.

Conclusion d'une nouvelle convention. — Cette situation

était évidemment fausse et ne pouvait se prolonger ; d'un autre côté, le Gouvernement entreprenait la construction de nouveaux chemins dont il était nécessaire d'assurer l'exploitation : lignes d'Arnhem à Nimègue et de Zevenbergen à Zwaluwe, votées le 21 mai 1873; d'Almelo à Zwolle, de Dordrecht à Elst, etc., comprises dans la loi du 10 novembre 1875. Dans ces conditions, l'acte de 1863 fut revisé d'un commun accord entre l'État et la Société et remplacé par la convention des 24-25 mai 1876, dont les dispositions principales sont les suivantes :

CONVENTION DES 24-25 MAI 1876.

TITRE Ier. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

La Société se charge de l'exploitation des lignes indiquées au contrat, construites par l'État en vertu des lois des 18 août 1860, 21 mai 1873 et 10 novembre 1875. Elle exploite également la ligne d'Almelo-Salzberg et le réseau Liégeois-Limbourgeois, conformément aux traités passés à cet effet ; enfin, elle s'engage pour l'avenir à se charger de toutes les lignes que l'État voudrait lui imposer, soit qu'il les ait construites lui-même, soit qu'il les ait rachetées à leurs concessionnaires primitifs (*).

L'État doit livrer à la Société les lignes prêtes à être mises en exploitation ; la compagnie doit fournir simplement le matériel roulant et les objets mobiliers nécessaires ; la compagnie se charge également de l'entretien

(*) La Société exploite également, aux termes d'un traité en date des 26 août et 14 septembre 1875, une section de 3 kilomètres sur territoire allemand, depuis la frontière jusqu'à Gronau.

des lignes, à l'exception des grands ouvrages d'art, qui restent à la charge de l'État, ainsi que les travaux de réparations à exécuter par suite de force majeure, telle que guerre, inondation, rupture de digues, etc.

TITRE II. — DU MATÉRIEL ET DE L'EXPLOITATION.

Le matériel doit être construit de manière à pouvoir circuler sur les autres lignes du réseau européen ; le nombre total des trains doit s'élever au minimum à quatre par jour dans chaque sens, ou du moins le nombre de kilomètres parcourus chaque jour par les trains doit être égal à huit fois la longueur du réseau ; mais la circulation peut être plus fréquente sur certaines sections que sur d'autres moins productives.

TITRE III. — DES TARIFS ET DU TRANSPORT.

Les conditions de transport sont arrêtées et peuvent être modifiées par le ministre. Le ministre détermine le maximum des taxes à appliquer tant pour le transport proprement dit que pour les frais accessoires de chargement, de déchargement, etc.... Les tarifs doivent être soumis au ministre, qui constate que le maximum prévu n'est pas dépassé. Dans le cas où, dans les quinze jours qui suivent la présentation d'un tarif, le ministre n'aurait pas statué, le tarif pourrait être appliqué d'office à titre provisoire.

Enfin, il est stipulé que les matériaux nécessaires à l'exécution des travaux à effectuer sur le chemin de fer aux frais de l'État, sont transportés à raison de $0^{fl},009$, soit $0^{fr},019$ par tonne et kilomètre.

D'après la convention de 1863, les transports de cette nature devaient se faire gratuitement.

TITRE IV. — DES TRAVAUX A EXÉCUTER PAR L'ÉTAT APRÈS LA MISE EN EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER.

Les travaux d'agrandissement de gares nécessités par l'extension du trafic seront exécutés par la compagnie pour le compte de l'État, dès que le ministre en aura reconnu la nécessité.

Il en sera de même pour la pose éventuelle de la seconde voie sur certaines sections.

TITRE V. — COMMENCEMENT, DURÉE ET FIN DE LA CONCESSION.

La concession est faite pour une période de cinquante années, finissant le 31 décembre 1917. L'État a droit de racheter la concession au bout de vingt, trente ou quarante années d'exploitation; les conditions du rachat anticipé, de même que les obligations de l'État à l'expiration de la concession, sont définies dans le titre suivant.

Dans le cas où la compagnie négligerait d'entretenir la ligne, ou viendrait à manquer à l'observation du contrat, elle encourrait la déchéance, et, dans ce cas, l'État aurait le droit de s'approprier le matériel, en payant à la compagnie 65 p. 100 de la valeur dudit matériel, déterminée à dire d'experts.

TITRE VI. — DISPOSITIONS FINANCIÈRES.

La compagnie doit rendre compte à l'État des produits de la ligne ; les recettes brutes comprennent toutes les sommes perçues à un titre quelconque à l'occasion de l'exploitation.

Sur les recettes brutes, on prélève :

500 florins, soit 1.058^{fr},20 par kilomètre de voie simple, 1.000 florins ou 2.116^{fr},40 par kilomètre de voie double,

pour former un fonds destiné à couvrir les dépenses de réfection des voies. 80 p. 100 de l'excédant sont attribués à la compagnie. La compagnie a droit en outre, pour les lignes nouvellement livrées à la circulation, à une somme de 600 florins par kilomètre pendant les quatre premières années, et 300 florins pendant les quatre années suivantes. L'excédant de recette brute, après déduction des prélèvements indiqués ci-dessus, appartient à l'État. Toutefois, si la part de la compagnie, augmentée desdits prélèvements, n'atteint pas 4.800 florins (10.158^{fr},75) par kilomètre, les recettes brutes totales lui sont attribuées intégralement jusqu'à concurrence de ce chiffre.

Indépendamment du fonds de réserve constitué en vue de la réfection des voies, la compagnie doit mettre de côté :

1° 100 florins, soit 211^{fr},64 par kilomètre, pour couvrir les dépenses occasionnées par les incendies ou accidents ;

2° 4 p. 100 de la recette brute, pour le renouvellement des machines, voitures et wagons.

Si le bénéfice net de la compagnie dépasse 4 1/2 p. 100 du capital, le surplus est partagé par moitié entre l'État et la compagnie, jusqu'à ce que ce bénéfice net atteigne 5 p. 100; l'excédant est ensuite attribué pour les 4/5 à l'État, et pour 1/5 à la compagnie.

Pour déterminer le montant du bénéfice net on déduit du total des recettes attribuées à la compagnie les frais d'entretien et d'exploitation, le montant des prélèvements pour la constitution des divers fonds de réserve et de la caisse de secours, les redevances payées aux autres compagnies pour usage de gares communes ou emploi du matériel roulant, enfin les sommes nécessaires pour le service de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts contractés.

En cas de rachat de la concession, le matériel appartenant à la compagnie est réparti entre les diverses lignes

qu'elle exploite au prorata de la longueur de chacune d'elles; la portion afférente au réseau de l'État devient la propriété de ce dernier.

Les approvisionnements, le matériel fixe sont également répartis ; la part correspondante aux lignes étrangères au réseau de l'État est remboursée à la compagnie.

Le Gouvernement paye à la compagnie :

1° Le montant des sommes versées sur le capital-actions, en tant que ces sommes ont été réellement dépensées et ne sont pas encore amorties ;

2° La somme nécessaire pour assurer le remboursement des emprunts non encore amortis ;

3° Enfin, une somme égale à vingt fois le montant moyen des revenus payés aux actionnaires pendant les sept dernières années, déduction faite de l'intérêt à 5 p. 100 de leurs titres.

TITRE VII. — DES FONDS DE RENOUVELLEMENT ET DE RÉSERVE.

Le montant des retenues opérées pour constituer les fonds de renouvellement et de réserve est versé dans les caisses de l'État et produit intérêt. Dès que l'un de ces fonds atteint mille florins par kilomètre exploité, les intérêts sont versés à la Société.

TITRE VIII. — STIPULATIONS DIVERSES.

Il est loisible à toute personne d'établir dans le voisinage des stations et le long du chemin de fer des magasins ou entrepôts munis de grues ou autres appareils pour le chargement et le déchargement des marchandises.

La compagnie fait surveiller par ses agents l'état des lignes télégraphiques ; elle est tenue au transport gratuit de la poste.

Pendant toute la durée de la concession, le chemin de

fer est exempté de tout droit de péage au profit de l'État, des provinces ou des communes.

Le Gouvernement se réserve le droit d'accorder de nouvelles concessions de routes, canaux ou chemins de fer, et de modifier les droits de douane.

Là compagnie est tenue de publier mensuellement les résultats de son exploitation ; elle doit avoir son siége dans les Pays-Bas, et son conseil d'administration doit être composé de Hollandais pour les deux tiers au minimum.

Cette convention, bien que datée des 24-25 mai 1876 seulement, était applicable aux résultats de l'exercice 1876 complet.

De plus la Société était soumise à la loi du 9 avril 1875 sur le service et l'usage des chemins de fer ; cette loi, qui a remplacé celle du 21 août 1859, ne diffère de cette dernière que par un petit nombre de dispositions supplémentaires, dont les principales sont les suivantes :

Les entrepreneurs d'un service de chemin de fer ne peuvent limiter leur responsabilité qu'en se conformant aux règles fixées par les arrêtés royaux.

Tout changement apporté dans les tarifs doit être porté à la connaissance du public par voie d'affichage, au moins un mois à l'avance.

La perception des taxes doit se faire sans aucune faveur ; il est interdit de faire avec un expéditeur une convention stipulant une réduction de tarif personnelle audit expéditeur, *sauf dans les cas ci-après :* transports importants, traités d'abonnement pour la charge d'un ou plusieurs wagons.

Le ministre a le droit de désigner les stations qui doivent trafiquer directement entre elles pour les voyageurs et les marchandises, et cela dans toute l'étendue du pays.

La loi du 9 avril 1875 et la convention des 24-25 mai 1876 forment encore aujourd'hui la base de l'organisation de la Société d'exploitation des chemins de fer de l'État ; mais la

mise en pratique de ce système n'a pas tardé à donner naissance à des difficultés parfois assez sérieuses.

Si l'on parcourt les rapports aux actionnaires de la Société d'exploitation, on y trouve chaque année la trace de contestations avec l'État, notamment pour ce qui concerne les travaux d'agrandissement ou les dépenses d'entretien effectuées à la suite de cas de force majeure.

En 1876, par exemple, la compagnie ne put obtenir le remboursement de travaux effectués par elle pour des consolidations de digues qu'en intentant à l'État un procès dans lequel celui-ci fut condamné.

Dans certaines circonstances le Gouvernement voulut faire exécuter des travaux par ses ingénieurs sans même prendre l'avis de la compagnie; des gares modifiées de cette manière ont dû subir des remaniements importants par suite du défaut d'entente préalable.

La Société a eu souvent à se plaindre de cette immixtion des ingénieurs de l'État dans ses affaires. La compétence de ces fonctionnaires est au-dessus de toute critique ; mais il est certain que les questions de chemins de fer, qui sont fort en dehors de leurs occupations habituelles, présentent pour eux peu d'intérêt, et le moins que l'on puisse avoir à craindre ce sont des retards dans l'exécution du travail. C'est ainsi que l'agrandissement de la gare de Venlo, bien qu'autorisé par le Ministre, est resté en suspens depuis plus de deux ans, faute d'avoir rempli en temps utile les formalités nécessaires pour l'expropriation d'un immeuble.

Nous avons trouvé dans les rapports aux actionnaires de la Société d'exploitation deux cas assez singuliers.

A Fyenoord, gare aux marchandises de Rotterdam, l'administration de la douane avait exigé des modifications à certaines halles avant d'en autoriser l'ouverture ; à Zwolle, le contrôle de l'État prescrivait la création de deux nouveaux guichets pour la délivrance des billets de voyageurs. La compagnie exécuta les travaux que le Gouvernement lui

imposait ; mais elle ne put en obtenir le remboursement.

Lorsque les travaux ont une certaine importance, s'il s'agit, par exemple, de poser des doubles voies, l'accord intervient assez facilement entre le Gouvernement et la Société ; mais alors surgissent des difficultés d'un autre ordre.

Les crédits correspondants à ces dépenses doivent être au préalable inscrits au budget et votés par les Chambres· on doit ainsi établir ses prévisions deux années au moins à l'avance, et, comme le disait tout récemment M. Léon Say dans le *Journal des Économistes*, les besoins industriels s'accommodent mal de sujétions pareilles.

D'après la convention des 24-25 mai 1876, les travaux doivent, en principe, être exécutés par la compagnie; cependant le Ministre peut les mettre en adjudication ; il en résulte des faits comme celui-ci : La compagnie construisait la seconde voie entre Tilbourg et Boxtel, le Ministre s'était réservé le soin de traiter pour la fourniture des rails. La compagnie exécuta les travaux de terrassement, puis dut attendre près de trois mois avant d'obtenir livraison du matériel commandé par l'administration supérieure.

Cette question des travaux complémentaires est ainsi une source de conflits perpétuels entre la Société d'exploitation et le Gouvernement, et on peut dire qu'il y a réellement là un vice inhérent au système.

La convention des 24-25 mai 1876 renferme un autre genre de contestations qui donnerait certainement lieu, en France, à des difficultés nombreuses.

Les clauses relatives aux tarifs sont très-vagues. D'après l'article 21 de la convention des 24-25 mai 1876, le ministre détermine le maximum des taxes à percevoir ; le titre III de la loi du 9 avril 1875 dit que les tarifs sont soumis à l'approbation du roi, qui peut en tout temps en ordonner l'abaissement ; mais, s'il résulte de la réduction imposée une perte de recette pour la compagnie, celle-ci a droit à une indemnité. Si nous revenons à la convention

de mai 1876, nous trouvons, à l'article 22, que la compagnie doit soumettre tous ses projets de tarifs à l'approbation du ministre, lequel *s'assure que le prix maximum n'est pas dépassé*, mais que, si dans les quinze jours de la présentation du nouveau tarif le ministre n'a pas statué, la compagnie a le droit d'appliquer provisoirement le tarif, à la seule condition d'observer les délais d'affichage. Cet article atténue singulièrement les droits du Ministre relativement à l'approbation des tarifs.

En fait, nous n'avons point trouvé trace de contestations sérieuses entre le Gouvernement et la Société pour ce qui touche aux questions de tarifs. La Société d'exploitation établit ses taxes comme elle le juge convenable dans l'intérêt de son trafic, et l'État lui laisse toute liberté à ce sujet.

Au point de vue financier, la convention des 24-25 mai 1876 a permis à la Société d'exploitation de faire de nouveau honneur à ses affaires.

Dès 1876, les actionnaires reçurent un dividende de 12 fl. 93, soit 5,17 p. 100 du capital, et depuis cette époque la Société n'a pas cessé d'être dans une situation convenable. L'attribution de 80 p. 100 de la recette brute, avec minimum de 4.800 florins par kilomètre, assure à la Société le remboursement de ses dépenses annuelles et laisse même un certain bénéfice, de sorte que les actionnaires peuvent toujours obtenir un dividende ; la situation est donc très supérieure à celle qui résultait de la convention de 1863.

Le mode de partage des recettes entre l'État et la Société n'échappe cependant pas à la critique ; l'État se trouvant directement intéressé dans les recettes brutes, le Gouvernement pourrait, à un moment donné, chercher à intervenir d'une manière active dans la détermination des tarifs, à substituer dans une certaine mesure son initiative à celle de la compagnie ; de là, des embarras certains.

A ce point de vue, le traité des 1-3 juin 1881, entre l'État et le chemin de fer Hollandais, est préférable ; le Gouvernement a un droit de contrôle ; mais la compagnie, seule intéressée au résultat à obtenir, reste également seule juge des mesures à proposer pour accroître le trafic.

Résultats obtenus par l'État. — Jusqu'à présent nous n'avons parlé que des résultats obtenus par la Société d'exploitation ; disons, pour terminer ce sujet, que l'ensemble des dividendes touchés pendant dix-sept ans ne représente pas en moyenne 3 1/2 p. 100 par année, ce qui est loin des 6, 7 et 8 p. 100 obtenus sur le chemin Hollandais et sur le Néerlandais-Rhénan.

Il nous reste à examiner maintenant quelle a été la situation de l'État et quels avantages il a retirés de l'exploitation de son réseau.

Dépenses de construction. — Nous donnerons tout d'abord le compte de construction ; le tableau ci-après, conforme aux documents présentés aux Chambres néerlandaises, fait connaître, pour chaque ligne, le montant des dépenses de premier établissement arrêté au 31 décembre 1880.

Tableau des frais de construction des chemins de fer de l'État.

	KILOM.	DÉPENSE totale.	DÉPENSE par kilomètre.
		francs.	francs.
Arnhem - Leeuwarden.	169	37.899.194,57	234.255,58
Harlingen à la frontière du Hanovre . . .	127	24.297.594,86	191.319,64
Meppel à Groningue.	77	8.078.911,42	104.920,92
Zutphen à la frontière prussienne. . . .	60	10.344.759,34	172.415,98
Maëstricht à Bréda.	180	30.033.885,55	166.850,47
Roosendaal à Flessingue.	76	24.142.369,27	317.662,75 (1)
Venlo à la frontière prussienne.	3	1.065.515,30	355 171,76
Boxtel à Utrecht.	60	42.987.934,01	716.465,57 (2)
Breda à Moerdyck.	18	3.662.441,02	203.468,94
Zwaluwe à Willelmsdorp.	6	14.972 013,30	2.495.335,55 (3)
Willelmsdorp à Rotterdam.	32	49.022.815,60	1.531.962,98 (4)
Zwaluwe à Zevenbergen	8	960.253.50	120.031,68
Amsterdam au Nieuwediep (Helder). . . .	81	54.321.755,78	670.638,96 (5)
Arnhem à Nimègue	19	20.812.219,62	1.095.906,29 (6)
Almelo à Zwolle (pour mémoire)	»	»	»
Totaux et moyennes. . .	916	322.601.663,14	»

(1) Barrage de l'Escaut. — (2) Trois grands ponts sur la Meuse, le Vahal et le Leck. — (3) Pont de Moerdyck. — (4) Ponts de Dordrecht et de Rotterdam, traversée de Rotterdam. — (5) Gare d'Amsterdam. — (6) Ponts sur le Vahal et le Leck.

Le prix de revient moyen s'élève ainsi en nombre rond, à 350.000 fr. par kilomètre.

Il importe d'observer :

1° Que, sauf la traversée de Rotterdam, les sections de Rotterdam à Willelmsdorp et de Zwaluwe à Eindoven (ensemble, 102 kil.), le pont de Kuilenbourg et les fondations des ponts de Bommel et de Crèvecœur, le surplus du réseau n'est construit qu'à une voie ;

2° Que les fonds nécessaires à la construction des lignes ayant été fournis par le Trésor public, il n'a rien été compté pour intérêts pendant la construction, et que si les fonds avaient été fournis par une compagnie ou à l'aide d'emprunts, il faudrait ajouter au chiffre indiqué ci-dessus au moins 30 p. 100, soit par kilomètre 105.000 francs.

Appliqué à un réseau dont la construction a exigé plus de dix années, ce coefficient de 30 p. 100 n'est certainement pas exagéré.

Le prix de revient du kilomètre est donc en réalité de 450.000 francs environ, sans matériel roulant, cette dernière dépense qui s'est élevée à près de 40.000 francs par kilomètre ayant été supportée par la Société d'exploitation.

Produit de l'exploitation. — Examinons maintenant les recettes réalisées. Le tableau ci-après fait connaître les résultats kilométriques de l'exploitation tant pour la Société que pour l'État ; les sommes perçues par ce dernier figurent parmi les dépenses à la charge de la Société, sous la rubrique : ***Redevances payées à l'État.***

Tableau des résultats kilométriques de l'exploitation des chemins de fer de l'État Néerlandais.

Lignes exploitées par la Société d'exploitation.

ANNÉES.	RECETTES.	DÉPENSES.				RÉSULTATS pour la Société d'exploitation.	
		Dépenses d'exploitation proprement dite.	Redevance payée à l'État.	Dépenses diverses (1).	Dépense totale.	Bénéfice.	Déficit.
	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.	francs.
1864	6.856,21	7.687,96	302,92	0,02	7.990,90	»	1.134,69
1865	9.594,50	7.431,00	913,13	320,97	8.665,10	929,40	»
1866	7.993,92	6.663,89	291,58	1.156,57	8.112,04	»	118.12
1867	8.325,63	6.286,69	712,04	1.382,14	8.380,87	»	55,24
1868	8.680.10	5.029,88	780,85	1.316,35	7.127,08	1.553,02	»
1869	8.985,37	5.121,29	1.099,74	1.289,99	7.511,02	1.474,35	»
1870	9.571,61	5.239,58	1.269,29	1.322,05	7.830,92	1.740,70	»
1871	11.073,99	5.717,90	1.800,46	1.342,19	8.860,55	2.213,44	»
1872	11,706,22	5.968,65	2.120,29	1.364,35	9.453,29	2.252,93	»
1873	12.896,04	6.791,64	2.964,97	1.265,14	11.021,75	1.874,29	»
1874	13.450,14	7.451,45	3.573,20	1.332,49	12.357,14	1.093,00	»
1875	14.621,65	7.019,77	4.057,73	1.396,68	12.474,18	2.147,47	»
1876	15.658,56	6.995,47	2.423,62	1.302,39	10.721,48	4,937,08	»
1877	16.116,13	7.666,18	2.524,49	1.302,90	11.493.57	4.622,56	»
1878	16.670,81	8.077,40	2.556,71	1.326,58	11.960,69	4.710,12	»
1879	18.254,93	8.632.17	3.006,75	1.313,61	12.952,53	5.302,40	»
1880	18.927,26	9.217,08	3.090,45	1.263,68	13.571,21	5.356,05	»

(1) Redevances pour gares communes, etc.

En 1875, c'est-à-dire dans l'année la plus favorable, l'État n'a réalisé qu'une recette de 4.057fr,73 par kilo-

mètre, ce qui pour un capital de 450.000 francs représente moins de 1 p. 100 d'intérêt. Nous devons ajouter cependant que dans cette même année 1875 l'État a retiré de son réseau, en dehors du revenu immédiat de l'exploitation, les produits accessoires ci-après :

	fr. c.
Impositions foncières (*)	24.426,43
Patentes	45.393,88
Droits de timbre sur les titres	2.196,70
Droits de douane sur les combustibles	10.582,01
Ensemble	82.599,02

Auxquels il convient d'ajouter comme venant en déduction des dépenses de l'État :

Économies réalisées sur les transports de la poste	1.406.288,50
— — des militaires	47.599,58
— — des prisonniers	20.095,76
— — des agents du fisc	724,07
Total des économies	1.474.707,91
Impôts perçus	82.599,02
Total général des produits accessoires	1.557.306,93

ce qui représente 1.820 francs par kilomètre.

Le produit total du réseau de l'État Néerlandais, pendant l'année la plus favorable, n'a donc pas dépassé 5.900 francs par kilomètre, soit moins de 1 1/2 p. 100 du capital représentant la valeur réelle des dépenses faites. Si l'on veut n'évaluer les lignes qu'à 350.000 francs le kilomètre, c'est-à-dire sans tenir compte des intérêts pendant la construction, on trouve que le produit atteint 1,68 p. 100.

Résultats obtenus par l'État français sur le réseau de l'Est. — Pendant cette même année 1875, la compagnie des chemins de fer de l'Est rapportait à l'État français :

	fr. c.		fr. c.
En impôts directement perçus :	17.552.096,54	soit par kil.	7.807,87
En économies réalisées :	8.145.881,67	—	3.623,61
En tout	25.697.978,21	—	11.431,48

(*) Les dispositions de l'acte de concession qui exemptent la Société de tout impôt (art. 64) ne concernent que le transport.

D'après les derniers renseignements officiels publiés par le ministère des travaux publics, l'État a dépensé sur le réseau de l'Est, tant en travaux exécutés en vertu de la loi de 1842 qu'en subventions à diverses lignes, 133.796.000 francs (*).

L'État a donc retiré en 1875 du capital engagé par lui dans le réseau de l'Est :

En impôts directement perçus.	13 p. 100
En économies réalisées. . . .	6 —
Soit en tout. . . .	19 —

On objectera peut-être que, dans cette même année 1875, l'État a dû verser à la compagnie de l'Est près de 8.000.000 de francs comme garantie d'intérêts; admettons pour un instant que ce payement constitue en réalité une dépense pour l'État, il nous reste encore au profit de celui-ci :

	fr.			
En argent réellement perçu :	9.552.096,54	soit 7 p. 100 du capital.		
En économies réalisées : . .	8.145.881,67	— 6	—	—
En tout. . . .	17.697.978,21	— 13	—	—

Mais il ne faut pas perdre de vue que les sommes payées par l'État à la compagnie pour la garantie devront être remboursées avec leurs intérêts dès que le produit du réseau dépassera un certain chiffre, et que dans le cas où, à l'expiration de la concession, ce remboursement n'aurait pas été effectué, l'État deviendrait propriétaire du matériel roulant jusqu'à concurrence du montant de sa créance.

Ainsi en 1875 l'État français a retiré 19 p. 100 du capital engagé par lui dans la construction du réseau de l'Est, soit

(*) Documents relatifs à la construction et à l'exploitation des chemins de fer, publiés par les soins du Bureau de la statistique, au ministère des travaux publics, année 1874.

plus de dix fois le produit obtenu par l'État néerlandais sur ses lignes.

En 1880, la somme des impôts perçus par l'État sur le réseau de l'Est a été de. 18.833.108.82

Le montant des économies réalisées atteignait. 10.258.735.28

Ensemble. 29.091.844.08

Soit 16 p. 100 des capitaux déboursés.

La compagnie n'a pas eu à réclamer le bénéfice de la garantie d'intérêt; elle a au contraire versé au Trésor une somme de 366.324fr, 10 en déduction des sommes précédemment avancées.

On doit encore faire observer que les recettes effectuées par l'État français sur les chemins de fer sont exemptes de toutes charges, tandis que dans les Pays-Bas le trésor doit encore, avec le faible produit que lui donnent ses lignes, faire face à toutes les dépenses complémentaires de premier établissement.

Enfin ces résultats si peu importants ont été obtenus par l'État néerlandais sous le régime de la convention de 1863, et nous avons vu que cette convention avait dû être revisée au profit de la Société d'exploitation. La part de l'État sera donc encore plus réduite dans l'avenir que par le passé, et, effectivement, la redevance kilométrique qui, en 1875, était de 4.057fr,73, est tombée à 2.423fr,60 en 1876, bien que la recette brute se soit élevée de 14.621fr,65 à 15.658fr,55. En 1880, la redevance payée à l'État n'a encore été que de 3.090fr,45 pour une recette brute de 19.000fr environ.

Ainsi, jusqu'à présent, les Pays-Bas n'ont retiré, et, suivant toute probabilité pendant bien des années encore, ne retireront de leur réseau national qu'un produit fort médiocre et en dehors de toute proportion avec les dépenses énormes qu'a nécessitées l'établissement dudit réseau. En France au contraire, l'État perçoit chaque année des

sommes considérables, et réalise en outre des économies fort importantes, relativement aux sacrifices faits par lui pour la construction des chemins de fer.

A la fin de cette Étude, nous reviendrons sur les résultats obtenus dans les deux pays ; il nous reste à examiner rapidement les quelques compagnies qui existent dans les Pays-Bas, en dehors des chemins Hollandais et Néerlandais-Rhénan et du réseau de l'État.

COMPAGNIES DIVERSES.

Relevé des concessions accordées. — Nous joignons à cette Étude deux tableaux : le premier est un relevé général, par ordre de dates, des différentes concessions successivement accordées ; le simple examen de ce tableau montre qu'un grand nombre de concessions sont restées sans résultats, au moins à l'origine ; nous n'en parlerons donc pas. Le second tableau indique la situation actuelle. Indépendamment du réseau de l'État, des compagnies du chemin de fer Hollandais et du Néerlandais-Rhénan, il existe encore dans les Pays-Bas, tant en exploitation qu'en construction, 534 kil. appartenant à diverses compagnies. Nous dirons successivement un mot de chacune d'elles.

GRAND-CENTRAL BELGE.

La plus ancienne des compagnies secondaires établies dans les Pays-Bas est la société du chemin de fer Grand-Central Belge, dont le siége est à Bruxelles, société formée par la réunion des compagnies d'Anvers à Rotterdam, de l'Entre-Sambre-et-Meuse, de l'Est Belge, etc. En 1852, la compagnie d'Anvers à Rotterdam obtint la concession d'une ligne partant de la frontière belge vers Anvers, se dirigeant sur le Hollandsch-Diep, avec embranchement de Rosendaal

à Breda, et se continuant jusqu'à Rotterdam au moyen d'un service de bateaux à vapeur.

Le cahier des charges du 21 juillet 1852 présente une particularité remarquable : la ligne d'Anvers à Rotterdam est la seule parmi les lignes néerlandaises qui, à l'expiration de sa concession, fasse retour à l'État purement et simplement comme les lignes du réseau français. Pour toutes les autres lignes des Pays-Bas, le rachat par l'État est tantôt facultatif, tantôt obligatoire à une certaine date; mais il doit toujours y avoir rachat. L'acte de concession du chemin d'Anvers à Rotterdam est, par suite de cette circonstance, celui qui offre le plus de ressemblance avec les cahiers des charges des compagnies françaises; nous y trouvons cependant, comme pour les autres lignes, la clause qui interdit l'établissement d'aucun impôt sur les transports.

Cette première concession, origine de l'établissement du Grand-Central Belge dans les Pays-Bas, n'existe plus aujourd'hui.

Les Gouvernements Belge et Néerlandais se sont mis d'accord pour acheter simultanément la ligne d'Anvers à Rotterdam. On doit reconnaître que les concessions du Grand-Central venaient s'interposer d'une manière fâcheuse entre les lignes exploitées pour le compte de l'État par la Société d'exploitation; la ligne de Venlo à Flessingue, par exemple, se trouvait coupée en deux par le tronçon du Rosendaal à Breda.

Les conditions du rachat ne sont pas encore déterminées; le Belge s'est chargé des négociations avec la compagnie du Grand-Central; mais la prise de possession est effectuée depuis le 1er juillet 1880. La partie Belge de la ligne est exploitée depuis cette époque par l'État Belge, et la partie Néerlandaise a été remise à la Société d'exploitation, en exécution de l'article 1er de la convention du 24-25 mai 1876.

La concession du Grand-Central Belge, dans les Pays-

Bas, ne comprend plus aujourd'hui que les lignes ci-dessous :

Lignes en exploitation.

Section néerlandaise des chemins de fer d'Anvers à Aix-la-Chapelle, savoir :	
de Maëstricht à la frontière belge, concédée le 13 février 1846. . . . . de Maëstricht à la frontière allemande, concédée le 30 juillet 1853.	35 kil.
de la frontière belge à Tilbourg, concédée le 4 novembre 1864.	22
Section néerlandaise de la ligne d'Anvers à Gladbach, concédée le 6 décembre 1873.	39
Longueur totale en exploitation. .	96 kil.
Lignes en construction. — De Wœnsdrecht à la frontière belge vers Anvers. Concession du 9 mai 1874. . .	15
Longueur totale de la portion néerlandaise du Grand-Central belge	111 kil.

CENTRAL NÉERLANDAIS.

Après le Grand-Central Belge vient immédiatement, par ordre d'importance, la compagnie du Central-Néerlandais dont le réseau se compose des lignes :

D'Utrecht à Zwolle, concédée le 17 juillet 1858,
Et de Zwolle à Kampen, concédée le 11 mars 1863.

Ces deux lignes, dont la longueur totale est de 101 kilomètres, sont actuellement en exploitation.

La société elle-même a été constituée par acte du 29 février 1860, sanctionné par arrêté royal du 27 mars suivant ; elle a son siége à Utrecht, mais un grand nombre de ses titres sont dans des mains françaises et, jusqu'à l'année 1876, la société a eu un comité siégeant à Paris.

La ligne entière est ouverte depuis le 10 mai 1865 : les résultats de l'exploitation sont pourtant encore assez faibles.

LIÉGE. — MAESTRICHT.

Parmi les compagnies secondaires actuellement existantes dans les Pays-Bas, une des plus anciennes est celle du chemin de fer de Liége à Maëstricht, dont la concession remonte à l'année 1856 ; mais cette ligne qui, de même que la précédente, a une grande partie de son capital placé en France, n'a qu'un parcours de 12 kilomètres sur territoire néerlandais ; nous ne nous y arrêterons donc pas.

SLUISKILL A GAND. — TERNEUZEN A SAINT-NICOLAS.

La ligne de Sluiskill à la frontière belge vers Gand, exploitée par la Société générale d'exploitation de Belgique, et celle de Terneuzen à la frontière belge, vers Saint-Nicolas, exploitée par la société du chemin de fer international de Malines à Terneuzen, ne sont également que des prolongements de compagnies étrangères. La première, concédée en 1864, a une longueur de 14 kilomètres sur le territoire néerlandais ; la seconde, qui remonte à 1868 seulement, comprend 23 kilomètres. Les actes de concession de ces deux lignes ne présentent aucune particularité que nous n'ayons déjà signalée.

NIMÈGUE A CLÈVES.

Nous trouvons maintenant la ligne de Nimègue à Clèves, concédée par arrêté royal du 4 juin 1864 à la compagnie du chemin de fer de Nimègue. Cette ligne a 15 kilomètres de Nimègue à la frontière, et 12 sur le territoire allemand ; la partie située dans les Pays-Bas a été construite par la compagnie concessionnaire, avec l'aide d'une assez forte subvention donnée par la ville de Nimègue. La ligne, ouverte le 9 août 1865, est exploitée entièrement par le chemin de fer Rhénan-Prussien ; la compagnie du chemin de fer de Nimègue reçoit une part variable dans la recette

brute. On a organisé à Nimègue un beau service de transbordement, avec appareils à vapeur pour charger les marchandises des bateaux sur les wagons et *vice versâ.*

VENLO A LA FRONTIÈRE PRUSSIENNE.

Une autre compagnie allemande, celle de Cologne-Minden, pénètre sur le territoire néerlandais, où elle aboutit dans la gare de Venlo, à 5 kilomètres de la frontière seulement. La seule importance de ce chemin tient à ce qu'il constitue un tronçon de la ligne directe de Paris à Hambourg ; mais, jusqu'à présent, la circulation n'a pas été bien considérable. La ligne est ouverte à l'exploitation depuis le 31 décembre 1874.

BOXTEL A WESEL.

Nous citerons encore la ligne de Boxtel à Wesel, dont la concession remonte au 24 février 1869 et qui est exploitée actuellement par la compagnie du chemin de fer Brabançon-Septentrional Allemand. Cette ligne, dont le parcours dans les Pays-Bas atteint 62 kilomètres, n'a donné jusqu'à présent que des résultats fort médiocres.

TILBOURG A NIMÈGUE.

Il reste enfin à mentionner la ligne de Tilbourg à Nimègue. Concédée le 8 décembre 1871, la ligne n'a été ouverte à l'exploitation qu'en 1880, elle est à peu près parallèle à la précédente et ne possède, comme elle, qu'un bien faible trafic.

Disons, pour en finir avec les compagnies diverses, que les cahiers des charges de ces concessions, à part les particularités que nous avons signalées, sont tous à peu près identiques et calqués sur celui de la ligne de Scheveningen à Wœrden, dont nous avons parlé à l'occasion du chemin de fer Hollandais.

COMPARAISON

ENTRE

LA SITUATION DES CHEMINS DE FER EN FRANCE ET DANS LES PAYS-BAS.

Ainsi que nous l'avons dit au commencement de ce travail, nous étudierons successivement, les relations de l'État avec les sociétés, puis celles des sociétés avec le public.

§ 1er. — Relations entre les sociétés et l'État.

Cette première étude sera divisée en quatre parties : nous examinerons tout d'abord la période de construction des lignes pour passer ensuite à la période d'exploitation; en troisième lieu, nous étudierons la situation relative des compagnies et de l'État à l'expiration de la concession, soit que celle-ci arrive à son terme normal, soit qu'il y ait déchéance ou rachat anticipé ; enfin, nous comparerons les résultats obtenus par l'État dans les deux pays.

PÉRIODE DE CONSTRUCTION.

Dans la construction, deux cas sont à distinguer, suivant que les lignes sont construites par l'État ou par les sociétés concessionnaires.

Construction par l'État. — Dans le premier cas, il y a quelques différences entre le mode de procéder adopté dans les Pays-Bas et celui qui a été pratiqué en France, d'après la loi de 1842. En France, l'État construisait simplement la plate-forme de la ligne, terrassements et ou-

vrages d'art, ainsi que les bâtiments des stations ; la compagnie concessionnaire était chargée de la pose de la voie. Dès que la compagnie avait été mise en possession du chemin qui lui était concédé, le rôle de l'État était fini ; les travaux d'extension et d'agrandissements de toute nature étaient à la charge du concessionnaire.

Dans les Pays-Bas, l'État doit livrer les chemins complétement prêts à être mis en exploitation ; la compagnie n'a que le matériel roulant à fournir ; les travaux complémentaires de premier établissement demeurent à la charge de l'État, qui assume en outre la responsabilité de l'entretien des grands ouvrages d'art, et est également tenu d'effectuer les grosses réparations aux lignes en cas d'accidents de force majeure, tels qu'inondations, ruptures de digues, guerre, etc.

Le rôle de l'État est donc beaucoup plus étendu dans les Pays-Bas qu'en France, et la construction des lignes est notablement plus onéreuse pour le trésor néerlandais (*).

Construction par les concessionnaires. — Quant aux lignes à construire par les compagnies concessionnaires, elles sont soumises dans les Pays-Bas et en France à des conditions à peu près identiques, qui sont les suivantes :

Les projets doivent être présentés à l'approbation du ministre ; celui-ci a le droit de les modifier ; la ligne sera construite conformément aux projets approuvés et sous la surveillance de l'État ; le ministre peut exiger la démolition et la reconstruction de tout ouvrage qui n'aurait pas été établi conformément aux règles de l'art. Les lignes doivent être clôturées dans toute leur étendue ; nous trouvons à ce sujet dans la loi néerlandaise du 9 avril 1875 (art. 34 et 35) les dispositions suivantes, qui n'existent pas en France : les

(*) Ces lignes ont été écrites avant l'adoption des projets de loi présentés par M. de Freycinet. La situation de l'Etat est maintenant la même dans les deux pays au point de vue de la construction des lignes.

propriétaires dont les terrains sont coupés en deux parties par un chemin de fer ont droit de traversée sur le chemin de fer. Les propriétaires sont responsables de la fermeture des passages à niveau créés en vertu de cette disposition.

En France, le ministre peut autoriser l'établissement de passages à niveau particuliers ; mais les propriétaires n'ont pas le droit d'en exiger.

Le ministre détermine l'emplacement des stations et maisons de garde ; toutefois, l'article 25 de la loi néerlandaise ne comporte aucune restriction, tandis qu'en France, à part les gares d'évitement, dont le nombre, l'étendue et l'emplacement sont déterminés par le ministre, la compagnie entendue (cahier des charges de la compagnie de l'Est, art. 9), les gares et stations de voyageurs et marchandises ne peuvent être établies que sur une proposition de la compagnie, proposition soumise naturellement à la sanction ministérielle.

Aucune ligne ou section de ligne ne peut être livrée à l'exploitation avant d'avoir été reçue par le Gouvernement.

Le ministre peut exiger la pose d'une deuxième voie dès qu'il juge cette mesure nécessaire pour les besoins du service. Dans les Pays-Bas, cependant, le ministre ne peut faire usage de ce droit tant que la recette brute n'atteint pas 13.000 florins, soit 27.513^{fr},22 par kilomètre ; en France, la limite a été fixée à 35.000 francs par kilomètre pour la compagnie de l'Est, par la convention du 31 décembre 1875.

On peut dire, en résumé, que relativement à l'établissement des lignes à construire par des particuliers, les droits et obligations de l'État et des concessionnaires sont sensiblement les mêmes dans les deux pays.

PÉRIODE D'EXPLOITATION.

Pendant la période d'exploitation, la situation n'est plus la même ; nous trouvons, dans les régimes adoptés en France et dans les Pays-Bas, un certain nombre de diffé-

rences que nous signalerons successivement, tout en continuant à indiquer les principaux traits communs aux deux systèmes.

Entretien. — Les lignes doivent toujours être entretenues de manière que la circulation y soit facile et sûre. Dans le cas où la compagnie négligerait de se conformer à cette prescription, l'État aurait le droit d'y pourvoir d'office, aux frais de la compagnie ; ainsi s'expriment les cahiers des charges français. Nous trouvons en Hollande des dispositions à peu près identiques ; toutefois, nous remarquons que, dans notre pays, toutes les dépenses d'entretien ordinaires et extraordinaires sont à la charge des compagnies, tandis que dans les Pays-Bas, ainsi que nous l'avons dit plus haut, l'État doit entretenir à ses frais les grands ouvrages d'art et supporter également les réparations extraordinaires sur les lignes de son réseau.

Surveillance. — Le règlement général sur le service des chemins de fer édicté par l'arrêté royal néerlandais du 27 octobre 1875 et le cahier des charges de la compagnie de l'Est contiennent des prescriptions tout à fait semblables relativement à la surveillance de la voie et au service des passages à niveau ; nous ne nous arrêterons donc pas sur ce point.

Matériel roulant. — Pour ce qui concerne le matériel roulant, les dispositions du titre III du règlement néerlandais du 27 octobre 1875 présentent la plus grande analogie avec les prescriptions en vigueur en France d'après le titre II de l'ordonnance de 1846, les lois et règlements sur la surveillance des machines à vapeur et enfin les cahiers des charges des compagnies.

EXPLOITATION PROPREMENT DITE.

Nous établirons, relativement à l'exploitation proprement dite, les cinq divisions suivantes : réglementation, organisa-

tion du service, tarification, contrôle de l'État, services rendus à l'État.

Réglementation. — « La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer. »

Telle est la disposition inscrite dans l'article 33 du cahier des charges de la compagnie de l'Est.

La loi néerlandaise du 9 avril 1875 dit dans son article 27:

« Une mesure d'administration générale règle :

« Le service des stations ;

« La surveillance de la voie la manœuvre des signaux, etc., etc. »

L'arrêté du 27 octobre 1875 que nous avons déjà cité a été précisément rendu en exécution de cet article de loi.

Le principe est le même dans les deux pays : l'État a la haute main sur les règlements ; mais en France, à part les quelques dispositions communes à tous les chemins de fer, édictées par l'ordonnance de 1846, titres III et IV, on a laissé à chaque compagnie le soin de rédiger ses instructions.

Le règlement néerlandais du 27 octobre 1875 entre, au contraire, dans un assez grand nombre de détails ; il ne renferme pas moins de neuf chapitres, savoir : service des gares, surveillance de la voie et signaux, matériel roulant, composition des trains, vitesse des trains, nombre d'agents à mettre dans chaque train, service des trains en marche, assermentation du personnel, prescriptions diverses.

Il y a ainsi plus d'uniformité dans le service, sur toute l'étendue du pays ; nous pensons cependant qu'il vaut mieux laisser à chaque compagnie l'initiative des dispositions à prendre, tout en réservant, bien entendu, le droit de contrôle de l'État.

Organisation du service. — D'après l'article 43 de l'ordonnance de 1846, quinze jours au moins avant la mise en vigueur d'un nouveau service, le projet doit en être

soumis au ministre, qui pourra prescrire les modifications nécessaires pour la sûreté de la circulation ou pour les besoins du public.

Les articles 13, 14 et 15 de la loi néerlandaise du 9 avril 1875 donnent au ministre un droit analogue ; mais pour ce qui concerne les chemins de fer de l'État, dont le réseau est de beaucoup le plus important des Pays-Bas, l'acte de concession des 24-25 mai 1876 limite expressément à quatre par jour en moyenne le nombre de trains devant parcourir les diverses lignes dans chaque sens ; le droit du ministre est donc moins étendu dans les Pays-Bas qu'en France ; mais, en résumé, dans les deux pays, l'organisation du service est soumise en principe à la sanction de l'autorité supérieure.

Tarification. — On connaît le système de tarification actuellement en vigueur en France : le cahier des charges détermine le maximum des prix que la compagnie est autorisée à percevoir ; la compagnie a le droit d'établir des prix inférieurs au maximum ; toute modification de tarif doit être annoncée un mois à l'avance par voie d'affichage ; une taxe ne peut être relevée qu'après avoir été appliquée, pendant trois mois au moins pour les voyageurs, un an pour les marchandises : il est interdit de contracter aucun traité particulier accordant des réductions de taxe, sauf cependant avec l'État ; enfin, aucune taxe ne peut être perçue qu'en vertu d'une homologation du Gouvernement, conformément à l'article 44 de l'ordonnance de 1846. L'intervention de l'État dans la fixation des tarifs se réduit donc à l'homologation.

Dans les Pays-Bas, la situation est moins nettement définie : l'article 28 de la loi du 9 avril 1875 dit que les tarifs doivent être soumis à l'approbation du ministre ; d'après l'article 29, le roi peut prescrire en tout temps l'abaissement des tarifs. Rien n'est plus clair en apparence que ces dispositions ; mais le même article ajoute que, si

par suite d'un abaissement de tarif imposé le bénéfice net des entrepreneurs diminue, ceux-ci seront indemnisés par le trésor public.

Les tarifs doivent être affichés un mois avant leur mise en vigueur. Ces prescriptions seront applicables à tous les chemins de fer en général. Pour les uns, le cahier des charges établit en outre un prix maximum ; pour d'autres, il est dit simplement que les tarifs seront fixés conformément à la loi. Enfin, dans la convention avec la Société d'exploitation des chemins de fer de l'État, il est dit, à l'article 21, que le ministre détermine le maximum des prix à percevoir, et, à l'article 22, que toutes propositions d'établissement ou de modifications de tarifs seront soumises au ministre de l'intérieur qui s'assurera que les prix maximum ne sont pas dépassés. Si, dans les quinze jours qui suivent la présentation d'un tarif, le ministre n'a pas statué, la compagnie a le droit d'appliquer le tarif à titre provisoire, sauf observation des délais d'affichage.

Dès que les prix maximum ont été déterminés, et ils l'ont été pour toutes les lignes d'après des bases assez élevées, le rôle de l'État se trouve réduit au droit de prescrire, à ses risques et périls, un abaissement de tarif, ou à celui d'interdire la mise en vigueur d'un tarif réduit dont une compagnie aurait pris l'initiative, et de s'exposer ainsi aux réclamations de tous les négociants intéressés à l'abaissement proposé.

Aucun délai n'est imposé pour l'application d'un tarif, sauf celui d'affichage ; les compagnies peuvent relever un prix du jour au lendemain, à condition de se mouvoir dans les limites du tarif maximum approuvé par l'État.

On voit que l'ensemble de ces dispositions est assez confus et peut donner matière à des contestations sérieuses. Dans la pratique, les compagnies jouissent d'une grande liberté pour l'établissement de leurs tarifs. Nous devons ajouter que, dans les Pays-Bas comme en France, la per-

ception des taxes doit se faire sans aucune faveur ; toutefois, les compagnies néerlandaises ont le droit de passer des conventions particulières accordant, à un ou plusieurs expéditeurs, des prix plus réduits que ceux des tarifs ordinaires, soit pour des transports importants, soit en cas d'abonnement pour la charge d'un ou de plusieurs wagons (article 31 de la loi du 9 avril 1875). Les compagnies usent largement de cette faculté qui a été retirée aux compagnies françaises par la décision ministérielle du 26 septembre 1857.

Pour terminer ce que nous avons à dire au sujet des droits de l'État en matière de tarifs, il faut ajouter que le gouvernement néerlandais peut, aux termes de l'article 32 de la loi du 9 avril 1875, exiger des diverses compagnies de chemins de fer l'organisation de services directs. On regrettera peut-être que l'État français ne possède pas un privilége semblable; nous pensons, au contraire, que l'exercice d'un pareil droit pourrait être plus dangereux qu'utile.

Admettons, en effet, que le ministre ait forcé une compagnie à entrer en relations directes avec une compagnie voisine, chacune des deux administrations percevra des taxes pour le compte de l'autre ; supposons que la deuxième compagnie tombe en faillite et que la première ne puisse rentrer dans les sommes qui lui sont dues, quelle sera, dans ce cas, l'attitude de l'État ? La première compagnie sera parfaitement fondée à lui réclamer le montant du préjudice qu'elle aura éprouvé, et ce préjudice peut être considérable.

Le nombre de billets et d'enregistrements directs que les compagnies françaises inscrivent et distribuent chaque jour montre qu'il n'était pas nécessaire d'insérer dans la loi une disposition de la nature de celle qui nous occupe en ce moment. Les compagnies seront toujours prêtes à augmenter le nombre des relations directes existantes et à déférer aux

demandes légitimes que le ministre pourra leur adresser à ce sujet; il nous paraît préférable que, dans cette circonstance, le ministre ne puisse pas imposer sa volonté aux compagnies, ce qu'il ne pourrait faire sans engager gravement dans certains cas la responsabilité de l'État.

Contrôle de l'État. — L'exploitation des lignes, aussi bien que la construction, est soumise, dans les Pays-Bas comme en France, au contrôle de l'État. Dans notre pays, les attributions du service du contrôle sont définies par le titre VI de l'ordonnance du 15 novembre 1846; dans les Pays-Bas, par l'arrêté royal du 9 juillet 1876.

En France le service du contrôle se fait par l'intermédiaire des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, des inspecteurs de l'exploitation commerciale et des commissaires spéciaux sous la haute direction du ministre de travaux publics. Dans les Pays-Bas, le contrôle est exercé par un conseil de surveillance nommé par le roi. Dans les deux pays, les fonctionnaires du contrôle surveillent le service d'exploitation dans tous ses détails : composition et circulation des trains, emploi des signaux, service des gares et stations, application des tarifs, etc., etc.

La loi du 9 avril 1875 dit que les fonctionnaires chargés de la surveillance ont le droit de demander tous les renseignements et indications qu'ils jugent nécessaires au sujet du service du chemin de fer, *sauf pour ce qui concerne la gestion financière.*

Ainsi, dans les Pays-Bas, à l'exception, bien entendu, des lignes de l'État, les comptes des compagnies ne sont pas vérifiés.

Il n'en est pas de même en France, où la comptabilité des compagnies doit être tenue conformément aux dispositions du décret du 2 mai 1863, vérifiée et arrêtée par les fonctionnaires du département des finances.

On voit que le contrôle de l'État est encore plus étendu en France que dans les Pays-Bas.

En France, le contrôle s'exerce aux frais des compagnies; dans les Pays-Bas, la dépense est à la charge du trésor public.

SERVICES RENDUS A L'ÉTAT PAR LES CHEMINS DE FER.

Les différences les plus importantes entre la situation des chemins de fer en France et dans les Pays-Bas, à l'égard de l'État, se trouvent dans les services que celui-ci peut demander aux compagnies exploitantes.

Perception des impôts. — En premier lieu, et comme distinction capitale, nous citerons la perception des impôts. Dans les Pays-Bas, il est absolument interdit d'établir aucun impôt sur les chemins de fer pendant toute la durée des concessions; les compagnies ne sont soumises qu'aux impôts applicables à l'industrie en général, tels que droits de patente, de circulation de titres, de douane, etc., et nous avons vu que l'ensemble de toutes ces taxes avait rapporté à l'État néerlandais, en 1875, 83.000 francs, soit à peine 100 francs par kilomètre.

En France, au contraire, les transports, tant en grande qu'en petite vitesse, sont grevés d'une série d'impôts qu'il est inutile de rappeler ici, mais qui, dans cette même année 1875, et pour le seul réseau de l'Est, avaient rapporté à l'État 17.500.000 francs, soit 7.800 francs par kilomètre, et cela sans que l'État ait eu aucuns frais de perception à supporter.

En 1880, malgré la suppression de l'impôt sur les transports à petite vitesse, les taxes perçues au profit de l'État ont produit 18.800.000 francs.

Cette différence entre les deux régimes est considérable elle est toute à l'avantage du commerce néerlandais et, ajouterons-nous, des compagnies. Il est plus que probable que si, en France, l'impôt de près de 23 p. 100 qui frappe actuellement les transports à grande vitesse était supprimé,

le mouvement des voyageurs s'accroîtrait d'une manière sensible.

Transports de la poste. — Nous avons vu que les transports de la poste se faisaient gratuitement dans les Pays-Bas. Le chemin Hollandais, qui touchait encore une redevance pour la ligne d'Amsterdam à Rotterdam, a dû renoncer à cette perception à l'occasion du traité des 1-3 juin 1881.

En France, le service de la poste n'est pas absolument gratuit : la circulation des voitures-poste donne lieu, dans quelques cas fort restreints d'ailleurs, à la perception d'une taxe ; ici, l'avantage, au point de vue de l'État, appartient au système néerlandais.

Transports militaires. — Il n'en est pas de même pour les transports militaires : les compagnies néerlandaises ne sont assujetties qu'à la réduction du demi-tarif au lieu du quart, et encore cette réduction ne s'applique-t-elle qu'aux soldats de l'armée de terre. Les officiers et les marins n'y ont aucun droit.

Service télégraphique. — Les prescriptions relatives au service télégraphique sont semblables dans les deux pays.

Réquisition des lignes. — L'État peut, dans les Pays-Bas aussi bien qu'en France, requérir complétement les chemins de fer dans un intérêt public. En France, le droit de réquisition ne paraît cependant pouvoir s'appliquer que dans le cas de grands transports militaires, et alors la taxe est double ; dans les Pays-Bas, on n'a pas spécifié dans quels cas la réquisition pouvait s'opérer, et il est simplement dit que la compagnie a droit à une indemnité.

Transport des prisonniers. — Les transports de prisonniers se font en France moyennant un tarif très-réduit ; dans les Pays-Bas, ils ont lieu gratuitement.

Transports divers pour le compte de l'État. — Nous rappellerons enfin que les compagnies françaises ont consenti à conclure avec les diverses administrations de l'État des

traités particuliers pour le transport, à prix réduits, des objets de toute nature appartenant à celui-ci. Dans les Pays-Bas, au contraire, tous les transports de l'État sont taxés exactement au même tarif que ceux du commerce. Ne font exception à cette règle que les matériaux nécessaires aux réparations des lignes de l'État, qui sont transportés à raison de $0^{fr},02$ par tonne et par kilomètre, mais sur le réseau de la Société d'exploitation seulement.

FIN DES CONCESSIONS.

Nous avons à nous occuper maintenant des droits respectifs de l'État et des compagnies, à l'expiration des concessions.

Les concessions peuvent cesser soit naturellement en vertu du contrat, soit par voie de rachat, soit par suite de déchéance ; nous examinerons successivement ces trois cas.

Expiration de la concession. — En France, les concessions sont accordées pour une période de quatre-vingt-dix-neuf ans, à la fin de laquelle le chemin de fer et ses dépendances font purement et simplement retour à l'État. La compagnie conserve la propriété de son matériel roulant, des objets mobiliers et des approvisionnements de toute nature faits par elle à l'occasion de son exploitation.

Dans les Pays-Bas, les concessions sont en réalité perpétuelles ; l'État ne peut les faire cesser qu'en les rachetant, sauf, bien entendu, le cas de déchéance. Pour le réseau de l'État seul, la durée de la concession a été fixée à cinquante années devant finir le 31 décembre 1917 ; à l'expiration de ce délai, l'État devra racheter les lignes ; pour les autres concessions, l'époque de la reprise est généralement indéterminée.

Rachat. — L'État français peut racheter toute ligne, quinze ans après l'origine de la concession, aux conditions suivantes : On évalue le produit net moyen des sept dernières années, déduction faite des résultats obtenus pen-

dant les deux plus mauvaises, et la somme ainsi calculée doit être versée à la compagnie chaque année jusqu'à l'expiration de la concession ; toutefois, le montant de l'annuité ne peut être inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Dans les Pays-Bas, la reprise ne peut s'exercer qu'après vingt ans d'exploitation. Le prix du rachat, calculé d'après la formule adoptée en France, est capitalisé au taux de 5 p. 100; le produit, augmenté de 15 p. 100 de sa valeur, représente la somme à payer à la compagnie. Pour ce qui concerne le réseau de l'État, en cas de reprise, le Gouvernement devrait rembourser à la compagnie la valeur de son capital, plus une somme égale à vingt fois le dividende moyen distribué aux actionnaires, ce dividende étant diminué naturellement des intérêts à 5 p. 100 du capital, puisque celui-ci est remboursé tout d'abord.

Le rachat ne peut s'exercer qu'à des conditions déterminées, savoir, vingt, trente ou quarante ans après le commencement de la concession. On voit, par ce qui précède, que le rachat des concessions serait plus onéreux dans les Pays-Bas qu'en France.

Déchéance. — Il nous reste enfin à parler des cas de déchéance. Les motifs sont les mêmes chez les deux nations : inobservation des règlements, manque de soumission aux décisions ministérielles, etc.

En France, quand il y a déchéance, la ligne est mise en adjudication, et la compagnie évincée n'a droit qu'au produit de la soumission la plus forte.

Dans les Pays-Bas, la compagnie déchue recevra, pour les lignes ouvertes à l'exploitation, une somme égale à vingt fois le produit net moyen de l'entreprise pendant les sept dernières années, déduction faite des deux meilleures; quant aux lignes en construction, on remboursera simplement au concessionnaire la valeur, à dire d'experts, des

travaux faits par lui, mais avec une réduction de 20 p. 100 sur l'estimation.

Le système français nous paraît plus équitable aussi bien pour les compagnies que pour l'État.

RÉSULTATS OBTENUS PAR L'ÉTAT.

Pour terminer cette comparaison entre les droits de l'État à l'égard des compagnies dans les Pays-Bas et en France, il nous reste à parler des résultats obtenus par l'État.

Dans les Pays-Bas, ainsi que nous l'avons déjà dit, aucun impôt ne peut être établi sur les transports ; les sociétés ne sont soumises qu'aux taxes applicables aux entreprises industrielles en général ; ces taxes représentent une recette annuelle d'environ 100 francs par kilomètre exploité, ce qui est peu de chose. Quant au réseau de l'État, nous avons vu que le montant des redevances perçues par l'État, ajouté aux économies réalisées par celui-ci à l'occasion de divers transports, avait donné, dans l'année la plus favorable, un produit de 5.900 francs par kilomètre, représentant moins de 2 pour 100 du capital dépensé pour la construction des lignes, tandis qu'en France, dans la même année, l'État avait obtenu, sur le réseau de l'Est, 19 p. 100 de ses subventions, tant en travaux qu'en argent.

Le système français rapporterait donc à l'État neuf fois plus que celui adopté dans les Pays-Bas. On peut objecter à ce raisonnement que la situation, dans les deux pays, n'est pas comparable. En effet, les lignes construites par l'État dans les Pays-Bas ont coûté cher; mais cela tient uniquement aux difficultés de premier établissement. Ce serait méconnaître l'habileté des ingénieurs néerlandais que de leur reprocher des dépenses qui, dans un pays

aussi difficile à traverser, auraient pu s'élever à des chiffres bien supérieurs.

En outre, ces lignes, dont la construction a été si coûteuse, sont et ne pouvaient être que peu productives ; dans les Pays-Bas, presque tous les transports à petite vitesse se font par la navigation, grâce à un réseau de canaux extrêmement complet et à l'habitude générale de ce moyen de communication.

Si nous cherchons à nous rendre compte de l'importance du trafic à petite vitesse sur les chemins de fer néerlandais, relativement aux recettes totales, nous trouvons pour l'année 1880 les résultats ci-après :

	RECETTES.			RAPPORT de la recette petite vitesse à la recette totale.
	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Totales.	
Chemins Hollandais	3.698.678	1.745.275	5.443.953	32
Chemin Néerlandais-Rhénan	3.204.695	3.109.263	6.313.958	49
Société d'exploitation	4.634.415	4.739.129	9 373.544	50
Totaux et moyenne générale.	11.537.788	9.593.667	21.131.455	45

Ainsi le produit de la petite vitesse ne représente que 45 p. 100 de la recette totale, tandis qu'en France, dans la même année, sur le réseau de l'Est, la proportion atteignait 65 p. 100.

Les chemins de fer ne peuvent donc compter, dans les Pays-Bas, que sur un trafic généralement assez inférieur à celui des lignes françaises ; en outre, les frais de premier établissement sont fort coûteux, vu la nature du sol. Dans ces conditions, il n'est pas surprenant que les recettes réalisées n'aient pas toujours été en rapport avec les dépenses faites, notamment pour le réseau de l'État. En effet, les lignes de l'État, qui ont nécessité des travaux d'art considérables, ont été relativement plus coûteuses, tout en ayant moins de trafic à espérer que les premiers chemins

construits dans le pays, ceux-ci ayant été naturellement établis suivant les directions les plus productives.

On aurait donc tort de juger uniquement, d'après ses résultats, la combinaison adoptée dans les Pays-Bas pour la construction et l'exploitation des chemins de fer de l'État. On pourra mieux apprécier la valeur relative des systèmes en vigueur dans les deux pays en appliquant à l'un des réseaux français la formule néerlandaise.

Résultats obtenus sur le réseau de l'Est par l'application de la formule néerlandaise. — Nous continuerons à prendre le réseau de l'Est pour exemple et nous examinerons quels auraient été pour la compagnie et l'État les résultats de l'application, à l'exercice 1880, du traité actuellement existant entre l'État néerlandais et la Société d'exploitation.

Au 31 décembre 1878, les frais de construction du réseau de l'Est, déduction faite de la valeur des lignes cédées à l'Alsace-Lorraine, avaient atteint les chiffres suivants (*) :

	fr. c.
Subventions de l'Etat et divers en argent ou en travaux	180.234.859,00
Dépenses de la compagnie.	962.677.128,00
Ensemble.	1.142.911.987,00
Auxquels il faut ajouter les dépenses de premier établissement effectuées en 1879 (**), savoir :	
Sur l'ancien réseau.	1.778.341,00
Sur le nouveau réseau	4.495.820,00
Dépense totale au 31 décembre 1879. . . .	1.149.186.148,00
D'après le système néerlandais, la compagnie n'aurait eu à fournir que le matériel roulant et le mobilier des stations et maisons de garde, dont la valeur, au 31 décembre 1879, s'élevait à (***).	161.262.219,00
L'État aurait eu, par suite, à dépenser un capital de	987.923.929,00

dont l'intérêt à 5 p. 100 eût entraîné, pour le trésor public, une charge annuelle de 49.396.196 fr.

(*) Voir les documents statistiques publiés par le ministère des travaux publics relativement à l'année 1878.

(**—***) Voir compte rendu à l'Assemblée des actionnaires du 27 avril 1880.

Nous supposerons que le capital consacré par la compagnie à l'acquisition du matériel roulant et du mobilier se soit élevé à 162 millions de francs, dont 90 millions de francs d'actions et 72 millions de francs d'obligations.

Ces préliminaires posés, voyons quels auraient été les résultats obtenus, pendant l'année 1880, en appliquant les clauses de la convention des 24-25 mai 1876 :

		fr. c.
La recette brute effectuée sur le réseau de l'Est, en 1880, déduction faite des divers impôts, s'est élevée au chiffre de.		117.024.023,00
On prélève tout d'abord, au profit du fonds de renouvellement des voies : pour 662 kilom. de voie simple, 1.058 fr. par kil., soit.	700.396,00	4.642.620,00
Pour 1.854 kilom. de voie double, 2.116 fr. par kilom., soit.	3.942.224,00	
L'excédant de recette brute, soit.		112.382.003,00
est partagé comme suit :		
80 p. 100 à la compagnie, ci. .	89.905.602,00	
20 p. 100 à l'Etat, ci.	22.476.401,00	
Total égal.	112.382.003,00	

Nous devons calculer maintenant le bénéfice net de la compagnie ; à cet effet, on déduit des 89.905.602 fr. qui lui sont attribués, les sommes ci-après :

1° *Frais d'exploitation.*

	fr. c.
Les dépenses d'exploitation proprement dites se sont élevées, en 1880, sur le réseau de l'Est, à (*) .	56.907.551,00

(*) Voir Rapport à l'Assemblée des actionnaires du 30 avril 1881. Dans ce chiffre ne sont pas compris les travaux de grosses réparations et réfections des voies, grosses réparations du matériel roulant, non plus qu'une somme de 200.000 fr. versée à titre de réserve spéciale en prévision d'incendie, attendu que, si l'on appliquait la formule néerlandaise, les dépenses en question seraient imputées sur les fonds de réserve institués à cet effet, savoir : fonds de renouvellement des voies, fonds de renouvellement du matériel, fonds de réserve en prévision d'incendie.

2° *Intérêt et amortissement des emprunts.*

Nous avons supposé un capital-obligations de 72 millions de francs dont l'intérêt et l'amortissement, calculés à 5f,75 p. 100, représentent.	4.140.000,00
3° *Fonds de réserve en prévision d'incendies ou d'accidents.*	
211f,60 par kilom. pour 2.526 kilom	534.502,00
4° *Fonds de réserve pour le renouvellement des machines, voitures et wagons.*	
4 p. 100 de la recette brute, ci	4.680.985,00
Total à déduire.	66.263.038,00
La part attribuée à la compagnie étant de. . . .	89.905.602,00
Les sommes à déduire s'élevant à.	66.263.038,00
La recette nette atteint.	23.642.564,00
Sur cette recette nette, la compagnie a droit tout d'abord à l'intérêt à 4 1/2 p. 100 de son capital-actions, ci.	4.050.000,00
L'excédant de.	19.592.564,00

est partagé par moitié entre l'État et la compagnie, jusqu'à ce que le bénéfice de celle-ci atteigne 5 p. 100 du capital;

Soit pour la compagnie.	450.000	
pour l'Etat	450.000	
Ensemble.	900.000	
Le surplus.		18.692.564,00

est réparti comme suit :

4/5 à l'État.	14.954.051,00
1/5 à la compagnie.	3.738.513,00
Total égal	18.692.564,00

L'application de la convention néerlandaise aux résultats de l'exploitation du réseau de l'Est aurait ainsi rapporté à l'État français, pour l'exercice 1880, les sommes ci-après :

	fr. c.
1° Part dans la recette brute.	22.476.401,00
2° Premier prélèvement sur la recette nette, déduction faite de l'intérêt à 4 1/2 p. 100 du capital-actions.	450.000,00

3° 4/5 du surplus de recette nette, déduction

faite de l'intérêt à 5 p. 100 des actions et du premier prélèvement 14.954.051,00

Total perçu par l'Etat français. . . 37.880.452,00

dont il faut retrancher le montant des dépenses complémentaires de premier établissement restant à la charge de l'Etat, d'après la convention.

Ces dépenses se sont élevées aux chiffres suivants :

Ancien réseau	1.760.704,00	
Nouveau réseau.	12.044.708,00	
Ensemble.	13.805.412,00	13.805.412,00

La recette réalisée par l'Etat eût donc été de . . 24.075.040,00

seulement.

Nous avons vu que le service des emprunts contractés par l'Etat, pour la construction du réseau, aurait nécessité une dépense annuelle de. 49.396.196,00

Le produit net de l'exploitation ne donnant que. 24.075.040,00

Le trésor public se serait finalement trouvé en déficit de. 25.321.156,00

soit près de 25 millions et demi (*).

Comparaison des résultats obtenus par les deux systèmes. — Ainsi l'organisation des compagnies financières a permis à l'État de retirer du chemin de fer de l'Est, en impôts directement perçus, 18.800.000 francs, représentant près de 10 1/2 p. 100 du montant des subventions de toute nature accordées à la compagnie. De plus, à l'expiration de la concession, l'État deviendra, sans bourse délier, propriétaire des lignes.

Avec la formule néerlandaise, l'État aurait dû, tout d'abord, construire les chemins au moyen de l'emprunt, et il est permis de penser que l'importance du capital à émettre n'eût pas été sans exercer, sur le crédit du trésor,

(*) Nous avons trouvé dans le *Journal des travaux publics* du 15 mars 1877 un calcul analogue fait pour le nouveau réseau de la compagnie d'Orléans; le déficit de l'Etat aurait atteint 18 millions et demi en 1875; le même calcul fait précédemment pour le réseau de l'Est en 1875 donnait 22.600.000 de déficit.

une influence peu favorable. L'État aurait eu de plus à supporter, sur le réseau de l'Est seul et pour un exercice, un déficit de plus de 25 millions de francs.

La perte, pour l'ensemble du réseau français, eût certainement dépassé 200 millions de francs ; l'État eût perdu, en outre, le montant de tous les impôts perçus par lui sur les transports, la convention néerlandaise interdisant expressément l'application d'aucun impôt de cette nature.

Le trésor français n'a donc pas lieu de regretter que le régime de nos chemins de fer soit différent de celui qu'ont adopté les Pays-Bas.

Enfin, nous ferons au système néerlandais un dernier reproche, qui a d'ailleurs été déjà formulé dans une note parue le 19 janvier 1877 au *Journal officiel :* La Société d'exploitation, n'ayant à fournir que le matériel roulant et le mobilier des gares, a un capital qui ne dépasse pas 40.000 francs par kilomètre. Une entreprise dont le fonds social est aussi limité, relativement au travail à accomplir, résiste difficilement à une secousse financière ; en cas de crise, le secours de l'État devient indispensable. En France, au contraire, nous avons vu, après la guerre de 1870, les compagnies, même les plus éprouvées par les événements, apporter à l'État le secours de leur propre crédit dans une mesure assez importante. Nous pensons donc qu'au point de vue des relations de l'État avec les compagnies, le système français est préférable au système néerlandais.

§ 2. — Relations des compagnies avec le public.

En premier lieu, nous étudierons les rapports des compagnies entre elles ; nous verrons ensuite à quelles conditions, dans les Pays-Bas et en France, les particuliers sont autorisés à raccorder les chemins de fer avec les établissements industriels qu'ils possèdent ; nous examinerons

sommairement les règlements administratifs qui régissent, dans une certaine mesure, les obligations réciproques des compagnies et du public ; enfin, nous terminerons par la comparaison des tarifs actuellement existants dans les deux pays, la perception des taxes constituant, à vrai dire, la plus importante des relations entre le public et les compagnies.

Relations des compagnies entre elles. — La loi néerlandaise, en date du 9 avril 1875, dit que les concessionnaires d'un chemin de fer ne pourront mettre obstacle à la création de nouvelles lignes traversant le réseau concédé ou venant s'y raccorder, pourvu cependant que la concession nouvelle n'entraîne, pour la ligne existante, aucuns frais supplémentaires de service ou d'entretien ; la compagnie nouvelle a le droit de se servir de la voie et des stations du chemin déjà existant, moyennant le payement d'une redevance à fixer à l'amiable ; en cas de désaccord, le Gouvernement statuera. Ces dispositions sont tout à fait analogues à celles qui régissent les compagnies françaises. (*Voir* l'article 61 du cahier des charges de la compagnie de l'Est, et l'article 7 de la convention conclue entre cette compagnie et l'État, à la date du 17 juin 1873.)

Nous avons déjà signalé le droit que possède l'État néerlandais d'obliger les compagnies à organiser des services directs ; nous ne reviendrons pas sur ce sujet.

Raccordements particuliers. — L'article 58 de la convention des 24-25 mai 1876 donne à toute personne munie de l'autorisation ministérielle le droit d'établir, dans le voisinage du chemin de fer, des magasins ou quais pourvus de grues ou de tous autres engins pour le chargement et le déchargement des marchandises et desservis par des voies spéciales se raccordant avec la ligne.

La même disposition existe dans les cahiers des charges de toutes les compagnies néerlandaises, sauf cependant dans ceux des lignes d'Amsterdam à Rotterdam par La

Haye (chemin Hollandais), d'Amsterdam à Arnhem et d'Utrecht à Rotterdam (chemin Néerlandais-Rhénan).

En France, les propriétaires de mines ou d'usines seuls ont le droit de réclamer des raccordements particuliers ; le commerce néerlandais a donc, à ce point de vue, au moins sur la presque totalité des lignes, une plus grande latitude que les négociants français.

Dans les deux pays, le service des embranchements particuliers se fait d'une manière analogue et donne lieu, au profit des compagnies, à la perception d'un droit de location pour la fourniture du matériel.

Règlements. — Le règlement général édicté par l'arrêté royal du 9 janvier 1876, mis en vigueur à partir du 15 octobre suivant, renferme, relativement aux obligations du personnel des compagnies à l'égard du public, et *vice versâ*, une série de dispositions fort semblables à celles que contiennent la loi du 15 juillet 1845 et l'ordonnance du 15 novembre 1846. Dans le même règlement sont comprises les prescriptions relatives aux conditions générales d'application des tarifs, délais de transport, marchandises exclues du transport ou admises seulement sous certaines conditions, factage, camionnage, etc... Nous n'entrerons pas dans l'examen de tous ces points de détail.

Nous ferons seulement observer que le règlement néerlandais définit, dans ses articles 61 et suivants, la responsabilité des transporteurs en cas de retard, perte ou avaries de la marchandise.

Responsabilité. — En France, les contestations entre les expéditeurs ou destinataires et les compagnies sont réglées conformément aux dispositions du titre VI du Code de commerce ; mais on sait à quelles difficultés d'interprétation ont donné lieu ces prescriptions, rédigées à une époque où l'on ne songeait pas encore aux chemins de fer.

Le Code de commerce francais existe également dans les Pays-Bas, et, bien qu'un simple arrêté royal reste néces-

sairement subordonné à l'autorité supérieure de la loi, le règlement du 9 janvier 1876 a été accepté d'un commun accord par les compagnies et le public, comme devant servir de base à l'appréciation exacte des droits de chacun.

L'instruction des réclamations a été, par suite, singulièrement facilitée, au grand avantage de tous.

Nous signalerons une disposition fort importante de ce règlement :

En cas de perte d'un colis, l'expéditeur ne peut réclamer plus de 30 florins par 50 kilog., soit 1^{fr},27 par kilogramme manquant, à moins qu'il n'ait indiqué la plus-value sur la lettre de voiture et payé, en sus du tarif, une prime d'assurance de 1/10 p. 1.000 de la valeur déclarée.

Tarifs. — Nous nous bornerons à comparer les tarifs français avec ceux de la Société d'exploitation des chemins de fer de l'État seulement, attendu que nous n'avons pu nous procurer que des renseignements fort incomplets sur les tarifs des autres compagnies.

On se plaint en France de la complication du *Recueil Chaix ;* ce prétendu inconvénient n'existe pas dans les Pays-Bas, vu qu'il n'y a point de recueil général des tarifs. La plupart des compagnies se bornent à afficher les tarifs un mois avant la mise en vigueur, ainsi que la loi l'exige, puis les affiches restent ou disparaissent. L'expéditeur qui veut connaître un prix de transport doit généralement s'adresser à la compagnie, et, pour peu qu'il ait à remettre une certaine quantité de marchandises, il lui sera possible d'obtenir un prix particulier.

La comparaison des tarifs de la compagnie du chemin de fer de l'Est avec ceux du chemin de fer de l'État néerlandais, donne les résultats ci-après :

Voyageurs. — Les bases kilométriques sont, à très-peu près, les mêmes dans les deux pays ; les différences sont de 0^{fr},006 pour la 1re classe, de 0^{fr},001 pour la 2^{e}, en fa-

veur du tarif français ; pour la 3^{e} classe, de 0^{fr},002 en faveur du tarif néerlandais.

Malheureusement pour les chemins français, l'État a ajouté aux taxes de la compagnie un impôt considérable s'élevant à près de 23 p. 100 desdites taxes ; les prix perçus en France se trouvent, par suite, supérieurs à ceux qui existent dans les Pays-Bas, mais on ne saurait rendre les compagnies françaises responsables de la différence.

Pour les billets aller et retour, il y a, malgré l'impôt, similitude presque complète entre les bases de perception dans les deux pays ; la réduction volontaire consentie par la compagnie française est donc notablement plus forte que celle qu'accorde la Société néerlandaise.

Bagages. — Aucune franchise n'est accordée dans les Pays-Bas pour le transport des bagages ; cette différence de traitement représente une augmentation très-réelle du prix de transport des voyageurs.

L'arrêté royal du 9 janvier 1876 déclare, en outre, que l'on ne doit considérer comme bagages que les objets emportés par le voyageur pour ses besoins personnels, tels que coffres, sacs, valises et autres colis analogues ; — les grandes caisses, tonneaux, meubles, etc., qui ne peuvent être considérés comme nécessaires au voyage, ne sont pas admis comme bagages.

Il n'en est pas de même en France, où l'on transporte comme bagages les objets les plus divers en accordant, de plus, une franchise de 30 kilog. ; il en résulte une perte d'argent pour les compagnies, et pour le public une perte de temps due à l'encombrement des fourgons.

Messagerie. — Le régime, dans les deux pays, est sensiblement le même, au point de vue des taxes : le tarif français, impôt compris, est encore plus avantageux pour les petites distances que le tarif néerlandais ; pour de longs parcours, c'est l'inverse qui a lieu. Nous remarquerons, en

outre, que dans les Pays-Bas, sauf pour les paquets de moins de 5 kilog., les compagnies ont droit à un délai de vingt-quatre heures pour l'expédition des marchandises en grande vitesse, tandis qu'en France il y a autant de départs par jour qu'il y a de trains contenant des voitures de toutes classes.

Marchandises de petite vitesse. — Les Pays-Bas sont sillonnés en tous sens par des voies navigables excellentes ; la batellerie possède un matériel considérable, avec lequel elle fait, depuis des siècles, tous les transports du pays. Les chemins de fer se sont trouvés ainsi en face d'une redoutable concurrence, et ils ont été conduits à réduire, autant que possible, leurs tarifs de petite vitesse ; malgré cette circonstance, les tarifs français supportent parfaitement la comparaison avec ceux des Pays-Bas.

La Société d'exploitation a adopté le mode de classification de l'Alsace-Lorraine : une série unique pour les charges incomplètes, trois séries (A, B, C) pour les charges complètes ; la manutention, au départ et à l'arrivée, reste à la charge des expéditeurs.

Ce système est très-onéreux pour la masse du public, qui ne peut former des wagons complets.

Les taxes des quatre séries néerlandaises sont différentielles ; mais l'application du système est autre que celle qui a été faite par la compagnie de l'Est et la plupart des compagnies françaises.

On appelle en général *tarif différentiel* un tarif dont la base décroît quand la distance augmente : en France, la base la plus réduite s'applique à la distance entière ; dans les Pays-Bas, on taxe successivement les parcours partiels, d'après la base correspondante à chacun d'eux.

Supposons un tarif dont les bases soient les suivantes :

$0^{fr},08$ pour un parcours de	0 à 100 kil.
$0^{fr},05$ pour un parcours de	101 à 300 —
$0^{fr},03$ pour un parcours supérieur à .	300 —

Ce tarif, appliqué à un parcours de 400 kilom., donnera, sur le réseau de l'Est, 400 kil. à $0^{fr},03 = 12$ francs. Dans les Pays-Bas on comptera :

100 kil.	à $0^{fr},08 =$	8 fr.
200 —	à $0^{fr},05 =$	10 —
100 —	à $0^{fr},03 =$	3 —
	En tout. . .	21 fr.

Le système français est donc plus libéral.

Comme résultat général, nous trouvons que jusqu'à l'année 1880 la taxe moyenne des marchandises transportées en petite vitesse était plus élevée dans les Pays-Bas qu'en France ; ainsi, en 1879, la taxe moyenne atteignait $0^{fl},0309$, soit $0^{fr},065$, tandis que sur le réseau de l'Est le produit moyen par tonne et kilomètre n'avait pas dépassé $0^{fr},0566$. En 1880, le tarif néerlandais descend tout d'un coup à $0^{fr},044$, soit une diminution de $0^{fr},021$ d'une année sur l'autre, tandis qu'en France la taxe moyenne était encore de $0^{fr},0557$. L'avantage se trouve donc aujourd'hui en faveur des Pays-Bas. Le Rapport aux actionnaires de la Société d'exploitation explique cette brusque diminution de la taxe moyenne ; en premier lieu, la Société a dû établir des tarifs de transit à prix extrêmement réduits pour conserver le trafic que le gouvernement allemand cherchait à détourner au profit de ses ports. Les augmentations de taxe introduites sur les parcours allemands ont entraîné des réductions très considérables sur les lignes néerlandaises ; en outre, la Société pour conserver et même développer son trafic a fait grand usage des traités particuliers, ce qui a encore contribué à l'abaissement des prix.

En second lieu, le Rapport signale que les transports de marchandises pondéreuses ont pris un développement assez considérable, et comme ce sont précisément les expéditions de cette sorte auxquelles s'appliquent les prix les plus faibles, il en est résulté une diminution du tarif moyen.

Nous ignorons combien de temps durera l'application des nouveaux tarifs ; on ne saurait en tous cas les considérer autrement que comme des prix de concurrence, qui seront certainement relevés le jour où l'accord interviendra entre les parties actuellement en lutte. Quoi qu'il en soit, nous préférons la décroissance modérée, mais continue, des tarifs français à la brusque chute des taxes néerlandaises : le résultat nous paraît beaucoup plus certain dans le premier cas que dans le second.

En réalité, la situation du public vis-à-vis des administrations de chemins de fer en France et dans les Pays-Bas ne présente pas des différences assez considérables pour justifier l'abandon de l'un des deux régimes en faveur de l'autre.

RÉSUMÉ GÉNÉRAL ET CONCLUSIONS.

L'étude des chemins de fer des Pays-Bas fait connaître tout d'abord l'existence de deux compagnies, celles du chemin de fer Hollandais et du chemin de fer Néerlandais-Rhénan, d'origine ancienne, en possession d'un trafic rémunérateur, et donnant à leurs actionnaires des dividendes assez élevés.

Il existe à côté de ces deux compagnies principales un certain nombre de sociétés moins importantes, comme le chemin de fer Central-Néerlandais, et celui de Boxtel à Gennep. La plupart de ces sociétés secondaires ont la plus grande portion de leur réseau à l'étranger : par exemple, les compagnies du Grand-Central Belge, de Liége à Maëstricht, etc.

Ces diverses concessions, grandes et petites, présentent les caractères communs suivants qui les distinguent nettement des chemins français. En premier lieu, elles sont perpétuelles, en ce sens que l'État, ne peut, à aucune époque, devenir propriétaire d'une ligne autrement que par voie de rachat. En France, au contraire, à l'expiration des concessions, l'État deviendra, sans bourse délier, propriétaire de tout le réseau.

En second lieu, les actes de concession néerlandais interdisent expressément l'établissement d'aucun impôt sur les transports par chemin de fer, pendant toute la durée des contrats. Le commerce est ainsi à l'abri des surtaxes de toute nature dont les transports ont été successivement grevés en France. Par contre, le trésor perd le bénéfice qu'il retire de ces divers impôts.

Le chemin Hollandais et le chemin Néerlandais-Rhénan ne sont soumis, par leurs cahiers des charges, à aucune sujétion à l'égard de l'État ; sur les autres lignes, les transports de la poste et des prisonniers se font gratuitement, et les militaires payent demi-tarif.

Toutes ces compagnies sont soumises au contrôle et à la surveillance du ministre de l'intérieur.

A côté d'elles se trouve le réseau des chemins de fer de l'État.

En 1860, le Gouvernement, à défaut de concessionnaires offrant des garanties suffisantes, prit le parti de construire directement certaines lignes dont on réclamait l'exécution ; mais l'État ne voulut pas se charger de l'exploitation, considérant que ce système présentait beaucoup plus d'inconvénients que d'avantages, et il conclut, à la date du 11 août 1863, un premier contrat par lequel il affermait ses lignes à la Société d'exploitation.

L'application de cette convention ne donna pas de résultats satisfaisants ; nous avons vu que la Société n'avait aucun intérêt à développer le trafic, puisque les accroissements de recettes profitaient, pour ainsi dire, uniquement à l'État, tandis que l'augmentation des dépenses était entièrement à la charge de l'exploitant. Un nouveau traité intervint à la date des 24-25 mai 1876. L'article 1er de ce traité dit que la Société se charge de l'exploitation de certaines lignes déterminées et qu'elle s'engage, en outre, à exploiter toutes les lignes dont l'État jugerait ultérieurement la con-

struction nécessaire ou qu'il croirait devoir racheter à leur propriétaire primitif.

Cette clause permettait de croire que le système était adopté définitivement dans les Pays-Bas : l'État aurait construit les lignes nouvelles ou racheté les anciennes ; la Société devait fournir le matériel et se charger de l'exploitation, moyennant une certaine part dans les recettes.

Nous avons fait connaître les difficultés nombreuses qu'entraînait l'application de cette convention.

Le Gouvernement néerlandais s'en était de son côté si bien rendu compte, que dès 1878, c'est-à-dire au bout de deux années à peine, il adoptait des bases fort différentes pour un traité à passer avec la compagnie du chemin de fer Hollandais relativement à l'exploitation de la ligne d'Amsterdam à Zaandam.

La dernière convention, conclue les 1-3 juin 1881, entre la compagnie du chemin de fer Hollandais et l'État, montre encore, d'une manière bien plus saisissante, combien peu le Gouvernement est porté à considérer comme définitif le système inauguré en 1876.

La période de 33 ans, à l'expiration de laquelle l'État avait le droit de reprendre la ligne d'Amsterdam à Rotterdam, venait d'expirer. Cette ligne a coûté 377.000^{fr} par kil. en 1880, elle a donné 71.619^{fr} de produit kilométrique brut. Incorporée au réseau de l'État, elle en eût singulièrement amélioré le rendement, et, en vertu de l'article 1er de la convention des 24-25 mai 1876, un simple décret suffisait pour obliger la Société d'exploitation à se charger de la nouvelle ligne. Le Gouvernement a préféré accorder à la compagnie du chemin de fer Hollandais une prolongation de concession, et lui confier en même temps l'exploitation de lignes appartenant à l'État, mais à des conditions fort différentes de celles faites à la Société d'exploitation. Le chemin de fer Hollandais va se trouver en réalité en possession de deux réseaux : d'une part, ses anciennes

concessions qui lui donnent de beaux produits, d'autre part, les lignes construites par l'État pour lesquelles il payera un droit fixe d'exploitation.

En France, le deuxième réseau a été construit par les compagnies et garanti par l'État. Ici, le contraire se produit : c'est l'État qui construit le second réseau, et la compagnie qui lui garantit une certaine recette à prélever éventuellement sur le produit de ses anciennes lignes. Le chiffre de cette recette est d'ailleurs assez faible et représente à peine 1 p. 100 du capital.

Si le Gouvernement des Pays-Bas est, comme on le voit, assez loin d'être définitivement fixé sur la meilleure combinaison à adopter pour assurer l'exploitation de ses chemins de fer, on peut dire que la même incertitude règne dans le Parlement.

La Chambre des députés vient en effet, sur la proposition de M. Tack, ancien ministre, et de plusieurs de ses collègues, d'ouvrir une enquête sur le régime des chemins de fer.

La proposition d'enquête était appuyée d'un mémoire d'après lequel on peut juger que, dans la pensée de ses auteurs, l'enquête devait avoir pour conclusion exploitation directe par l'État.

La Commission de la Chambre chargée d'examiner la proposition constate cette tendance dans son rapport, et refuse absolument de s'y associer ; néanmoins la Commission estime qu'il est utile d'ouvrir une enquête pour s'assurer si les chemins de fer des Pays-Bas rendent bien les services que l'on doit en attendre.

Les conclusions de ce rapport ont été adoptées par la Chambre, et l'enquête est ouverte en ce moment dans les Pays-Bas.

En résumé, lorsque l'on parle de racheter les compagnies françaises et de leur substituer des Sociétés fermières semblables à celles de la Hollande, il faudrait indiquer en

même temps quel est le mode d'application du système auquel on s'arrête. Deux combinaisons ont été successivement appliquées : la première est complétement abandonnée aujourd'hui, la seconde ne paraît pas donner satisfaction, une troisième va être essayée à son tour, et on ne peut savoir encore quels résultats elle donnera.

Pour nous, sans vouloir prétendre qu'il n'y ait aucun perfectionnement à introduire dans l'exploitation des chemins de fer français, nous ne comprendrions pas que l'on vînt se lancer dans une opération aussi compliquée que celle du rachat, pour en venir à introduire chez nous un régime qui ne paraît pas encore être arrivé à donner satisfaction dans le pays même où il a pris naissance.

CHEMINS DE FER DES PAYS-BAS

ANNEXES

ET

PIÈCES JUSTIFICATIVES

CHEMINS DE FER DES PAYS-BAS

Relevé général des concessions de chemins de fer accordées dans les Pays-Bas.

DÉSIGNATION des lignes.	DATE de la concession.	SOCIÉTÉ *propriétaire.*	SOCIÉTÉ exploitante.	OBSERVATIONS.
ANNÉE 1836.				
Amsterdam-Harlem	1er juin	Chemin de fer Hollandais.		
ANNÉE 1838.				
Amsterdam-Utrecht-Arnhem.	30 avril	Néerlandais-Rhénan.		La ligne construite d'après l'arrêté du 30 avril 1838 n'est passée au Néerlandais-Rhénan qu'en 1845.
ANNÉE 1840.				
Harlem-Rotterdam.	22 juin	Chemin de fer Hollandais.		
ANNÉE 1846.				
Maëstricht à la frontière prussienne, vers Aix-la-Chapelle	13 févr.	Aix-la-Chapelle-Maëstricht.	Grand-Central Belge.	
ANNÉE 1852.				
Frontière belge vers Anvers au Hollandsch-Diep	21 juill.	État.	Société d'exploitation.	
ANNÉE 1853.				
Maëstricht à la frontière belge vers Hasselt	30 juill.	Aix-la-Chapelle-Maëstricht.	Grand-Central Belge.	
ANNÉE 1856.				
Maëstricht à la frontière belge, vers Visé.	30 juill.	Liège-Maëstricht.		
ANNÉE 1858.				
Zevenaar à la frontière prussienne, vers Rheine. . . .	15 mars	Néerlandais-Hanovrien.	»	La concession a été retirée par décret du 2 août 1858.
Utrecht-Zwolle	17 juill.	Central-Néerlandais.		
ANNÉE 1859.				
Néant.				
ANNÉE 1860.				
Scheveningen-Wœrden.. . .	24 avril	»	»	Voir au 7 avril 1873.
Arnhem-Leeuwarden	18 août	État.	Société d'exploitation.	
Harlingen à la frontière Hanovrienne.	Id.	Id.	Id.	
Groningue-Meppel	Id.	Id.	Id.	
Zutphen à la frontière allemande avec un ou deux embranchements.	Id.	Id.	Id.	
Maëstricht à Breda.	Id.	Id.	Id.	

DÉSIGNATION des lignes.	DATE de la concession.	SOCIÉTÉ propriétaire.	SOCIÉTÉ exploitante.	OBSERVATIONS.
Roosendaal à Flessingue . .	18 août	État.	Société d'exploitation.	
Venlo à la frontière prussienne.	Id.	Id.	Id.	
Utrecht à Boxtel	Id.	Id.	Id.	
Rotterdam à Breda.	Id.	Id.	Id.	
Amsterdam au Nieuwe-Diep.	Id.	Id.	Chemin Hollandais.	
ANNÉE 1861.				
Almelo-Salzberg	23 juin	Almelo-Salzberg	Société d'exploitation.	
ANNÉE 1862.				
Néant.				
ANNÉE 1863.				
Zwolle-Kampen.	14 mars	Central-Néerlandais.		
Neuzen à la frontière belge, vers Saint-Nicolas.	10 avril	»	»	Sans suite. Voir au 10 juin 1868.
Amsterdam-Nykerk.	22 juill.	»	»	Sans suite.
ANNÉE 1864.				
Eindhoven à la frontière belge, vers Hasselt	9 avril	Liégeois-Limbourgeois.	Société d'exploitation.	
Sluiskill à la frontière belge, vers Gand.	19 avril	Société générale d'exploitation belge.		
Venlo à la frontière prussienne, vers Kampen . . .	24 mai	Etat.	Rhénan prussien	
Nimègue à la frontière prussienne, vers Kranenburg.	4 juin	Chemin de fer de Nimègue.	Id.	
Tilbourg à la frontière belge.	4 nov.	Nord de la Belgique.	Grand-Central belge.	
Tilbourg à Nimègue	22 déc.	»	»	Sans suite. Voir au 8 décembre 1871.
ANNÉE 1865.				
Harlem au chemin de fer de l'Etat, situé dans la Hollande septentrionale. . . .	29 avril	Chemin de fer Hollandais.		
Scheveningen-Almelo	9 mai	»	»	Concession retirée par arrêté du 13 février 1868.
Amsterdam-Amersfoorst. . .	Id.	»	»	Id. Id.
Rotterdam au Hoek-van-Holland	9 août	»	»	Cette ligne sera construite par l'Etat, d'après la loi du 10 novembre 1875.
Harmelen-Breukelen.	27 nov.	»	»	Sans suite. Voir 27 mai 1867.
Amsterdam à Rotterdam, par Alphen	13 déc.	»	»	Sans suite.
ANNÉE 1866.				
Rotterdam au Hoek-van-Holland.	28 fév.	»	»	Cette ligne sera construite par l'Etat, d'après la loi du 10 novembre 1875.
ANNÉE 1867.				
Amsterdam-Apeldoorn, frontière prussienne	20 fév.	»	»	Sans suite. La ligne légèrement modifiée a été concédée au chemin de fer Hollandais le 4 avril 1870.
Harmelen-Breukelen.	27 mai	Néerlandais-Rhénan.		
Gouda-la-Haye.	Id.	Id.		

DÉSIGNATION des lignes.	DATE de la concession.	SOCIÉTÉ propriétaire.	SOCIÉTÉ exploitante.	OBSERVATIONS.
Venlo à la frontière prussienne, vers Straelen. . .	11 sept.	Cologne-Minden.		
ANNÉE 1868.				
Amsterdam à Rotterdam, par Alphen	6 mai	»	»	Sans suite.
Neuzen à la frontière belge, vers Saint-Nicolas.	10 juin	»	Malines-Terneuzen.	
Breda à Baarle-Nassau . . .	28 sept.	»	»	Sans suite.
La Haye à Utrecht, par Alphen et embranchements.	7 oct.	»	»	Sans suite.
ANNÉE 1869.				
Boxtel à Gennep et à la frontière prussienne	24 févr.	Chemin de fer Brabançon septentrional allemand.		
Zwolle à Almelo	25 févr.	»	»	Construit par l'État, d'après la loi du 10 novembre 1875.
Tilbourg à Langstraat. . . .	8 avril	»	»	Sans suite.
Tilbourg à Nimègue.	21 mai	»	»	Voir 8 décembre 1871.
ANNÉE 1870.				
Amsterdam à Zutphen avec embranchements sur Utrecht.	4 avril	Chemin de fer Hollandais.		
ANNÉE 1871.				
Zevenbergen-Zwaluwe . . .	10 mai	»	»	Construit par l'État, d'après la loi du 21 mai 1873.
Tilbourg à Nimègue	8 déc.	Chemin de fer Sud-Est Hollandais.		En exploitation.
ANNÉE 1872				
Zutphen à Winterswyk et à la frontière prussienne . .	27 mars	Hollando-Westphalien.	Chemin de fer Hollandais.	Voir 15 octobre 1872. Ces trois concessions sont devenues la ligne unique de Zutphen à Bocholt. Suite de la concession du 27 mars 1872.
Zutphen à la frontière prussienne, vers Bocholt . . .	18 avril			
Winterswyk à la frontière prussienne, vers Bocholt.	15 oct.			
ANNÉE 1873.				
Leyde à Wœrden.	7 avril	Leyde à Wœrden	Néerlandais-Rhénan.	En exploitation.
Rotterdam - Arnhem.	1er mai	»	»	Déchéance prononcée par décision ministérielle du 23 mai 1878.
Arnhem - Nimègue.	21 mai	État.	Société d'exploitation.	En exploitation.
Zevenbergen-Zwaluwe. . . .	21 mai	Id.	Id.	En exploitation.
Groningue-Baflo et embranchements	30 sept.	»	»	Sans suite. La ligne de Groningue à Delfzyl sera construite par l'Etat. Loi du 10 novembre 1875.
Anvers - Gladbach (partie néerlandaise).	6 déc.	Nord de la Belgique.	»	En exploitation.
ANNÉE 1874.				
Woendsrecht à la frontière belge vers Anvers.	9 mai	Anvers-Rotterdam.	Grand-Central Belge.	
Arnhem à la frontière prussienne, vers Munster . . .	15 mai	»	»	Déchéance prononcée par décision ministérielle du 23 mai 1878.

DÉSIGNATION des lignes.	DATE de la concession.	SOCIÉTÉ propriétaire.	SOCIÉTÉ exploitante.	OBSERVATIONS.
ANNÉE 1875.				
Almelo à Zwolle	10 nov.	État.	Société d'exploitation.	En exploitation.
Dordrecht à Elst	Id.	Id.	Id.	
Amersfoort à Nimègue. . . .	Id.	Id.	?	Aucune décision n'a encore été *prise* au sujet de l'exploitation de cette ligne.
Zaanstrecht à Enkhuisen . .	Id.	Id.	Chemin Hollandais.	
Stavoren à Leeuwarden. . .	Id.	Id.	Société d'exploitation.	
Nimègue à Venlo.	Id.	Id.	Id.	
Rotterdam au Hœk-van-Holland.	Id.	Id.	Chemin Hollandais.	
Zwaluwe à Bois-le-Duc. . .	Id.	Id.	Société d'exploitation.	
Groningue à Delfzyl	Id.	Id.	Id.	
ANNÉE 1876. *Néant.*				
ANNÉE 1877. *Néant.*				
ANNÉE 1878. *Néant.*				
ANNÉE 1879.				
Harlem à Zandvoort.	12 juill.	E. J. J. Knuiders.	?	Ligne d'intérêt local.
ANNÉE 1880. *Néant.*				
ANNÉE 1881.				
Winterswyk à Zevenaar. . . Winterswyk à Hengelo avec embranchements sur Enschedé et Ruurlo	15 août	Société de chemins de fer secondaires.		

CHEMINS DE FER DES PAYS-BAS

Situation générale des chemins de fer dans les Pays-Bas au 31 décembre 1881.

DÉSIGNATION des lignes.	LONGUEUR.	OBSERVATIONS.
§ 1er. RÉSEAU DE LA SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.		
(a) Lignes en exploitation.		
	kilom.	
Arnhem à Leeuwarden par Zutphen et Zwolle	169	Loi du 18 août 1860.
Harlingen à la frontière du Hanovre par Leeuwarden et Groningue.	127	Id.
Meppel à Groningue	77	Id.
Zutphen à la frontière prussienne par Hengelo et Enschédé	60	Id.
De la frontière allemande près Enschédé à Gronau.	3	Tronçon situé sur territoire allemand appartenant en commun aux compagnies de Munster à Enschédé et de Dortmund à Enschédé.
Maëstricht à Breda par Venlo et Boxtel	180	Loi du 18 août 1860.
Boxtel à Utrecht	60	Id.
Breda à Rotterdam.	54	Id.
Roosendaal à Flessingue. .	76	Id.
Zwaluwe à Zevenbergen. .	8	Loi du 21 mai 1873.
Zwolle à Almelo.	44	Loi du 10 novembre 1875.
Breda à la frontière belge par Roosendaal et Roosendaal-Zevenbergen . .	48	Repris par l'Etat Néerlandais du chemin de fer Grand-Central Belge.
Almelo à Salzbergen. . . .	55	Appartient à la Société du chemin de fer d'Amelo à Salzbergen ; 22 kilomètres sont situés sur le territoire allemand.
Réseau Liégeois-Limbourgeois.	137	Appartient à la Société du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois ; 118 kilomètres sont situés sur le territoire belge.
Arnhem à Nimègue	19	Loi du 21 mai 1873.
Longueur total des lignes en exploitation	1.117	
(b) Lignes en construction.		
Dordrecht à Elst.	90	Loi du 10 novembre 1875.
Leeuwarden à Stavoren.. .	50	Id.
Nimègue à Venlo	64	Id.
Zwaluwe à Bois-le-Duc . .	44	Id.
Groningue à Delfzyl	32	Id.
Longueur totale des lignes en construction	280	
(c) Lignes rétrocédées par la Société générale d'exploitation.		
Venlo à la frontière prussienne vers Haldenkirchen.	3	Loi du 18 août 1860. Rétrocédée au chemin de fer Rhénan-Prussien et au chemin de fer de Berg et Marche.

DÉSIGNATION des lignes.	LONGUEUR.	OBSERVATIONS.

RÉSUMÉ.

	kilom.
Lignes en exploitation — Sur territoire hollandais	974
Lignes en exploitation — Sur territoire belge	118
Lignes en exploitation — Sur territoire allemand	25
Ensemble	1.117
Ligne cédée	3
Longueur totale en exploitation	1.120
Longueur en construction sur territoire néerlandais	280
Longueur totale du réseau	1.400

§ 2. CHEMINS DE FER HOLLANDAIS.

(*a*) **Lignes en exploitation.**

DÉSIGNATION des lignes.	LONGUEUR.	OBSERVATIONS.
	kilom.	
Amsterdam à Harlem, la Haye et Rotterdam	85	Ligne construite par la compagnie (concession du
Harlem à Uitgeest	18	Id. Id.
Amsterdam à Hilversum, Amersfoort, Zutphen et Winterswyk-Hilversum à Utrecht	170	Id. Id.
Amsterdam à Zaandam	10	Ligne construite par l'Etat, loi du 18 août 1860.
Zaandam à Nieuwe Diep (Helder)	71	Id. Id.
Longueur totale des lignes en exploitation	354	

(*b*) **Lignes en construction ou concédées.**

DÉSIGNATION des lignes.	LONGUEUR.	OBSERVATIONS.
Zaandam à Enkhuisen	50	A construire par l'Etat, loi du 10 novembre 1875.
Rotterdam au Hœk-van-Holland	13	Id. Id.
Velsen à Ymuiden	10	Chiffre approximatif; cette concession n'est encore que provisoire.
Longueur totale des lignes en construction	73	

RÉSUMÉ.

DÉSIGNATION des lignes.	LONGUEUR.	OBSERVATIONS.
Lignes en exploitation	354	
Lignes en construction / Lignes concédées	73	
Longueur totale du réseau	427	

§ 3. CHEMINS DE FER NÉERLANDAIS-RHÉNAN.

DÉSIGNATION des lignes.	LONGUEUR.	OBSERVATIONS.
Amsterdam à Utrecht, Arnhem et Zevenaar	111	Non compris 16 kilomètres situés sur le territoire allemand.
Rotterdam-Gouda-Utrecht	53	
Gouda-la Haye	29	
Harmelen-Breukelen	9	
Leyde à Woerden	32	Appartient à la compagnie de Leyde à Woerden.
Longueur totale des lignes en exploitation	234	(Il n'y a pas de lignes en construction.)

DÉSIGNATION des lignes.	LONGUEUR.	OBSERVATIONS.
§ 4. — CHEMINS DE FER GRAND-CENTRAL BELGE.		
(a) Lignes en exploitation.		
	kilom.	
Frontière belge à Tilbourg.	22	
Anvers à Aix-la-Chapelle, de la frontière belge à la frontière allemande . . .	35	
Anvers à Gladbach, de la frontière belge à la frontière allemande	39	
Longueur totale des lignes en exploitation	96	(Il n'y a pas de lignes en construction.)
(b) Ligne concédée.		
Woendsrecht à la frontière belge vers Anvers	15	
RÉSUMÉ.		
Lignes en exploitation.. . .	96	
Ligne concédée.	15	
Longueur totale du réseau.	111	
§ 5. CHEMINS DE FER CENTRAL NÉERLANDAIS.		
Utrecht-Amersfoort-Zwolle-Kampen.	101	En exploitation. (Pas de lignes en construction.)
§ 6. LIGNES DIVERSES.		
De la frontière belge à Maëstricht.	12	En exploitation, appartient à la compagnie de Liége à Maëstricht.
Sluiskill à la frontière belge vers Gand.	14	En exploitation, appartient à la Société générale d'exploitation (compagnie Belge).
Nimègue à la frontière prussienne vers Clèves .	15	En exploitation, appartient à la compagnie de Nimègue à Clèves, est exploitée par le chemin de fer Rhénan-Prussien.
Terneuzen à la frontière belge vers Saint-Nicolas.	23	En exploitation, appartient à la Société du chemin de fer international de Malines-Terneuzen.
Venlo à la frontière prussienne vers Straelen. . .	5	En exploitation, appartient à la compagnie de Cologne-Minden (compagnie prussienne)
Boxtel à la frontière prussienne vers Goch.	62	En exploitation, appartient à la compagnie du chemin de fer Brabançon septentrional allemand.
Tilbourg à Bois-le-Duc et à Nimègue.	48	En exploitation, appartient à la compagnie du chemin de fer Sud-Est Hollandais.
Amersfoort à Nimègue . .	54	Ligne à construire par l'Etat d'après la loi du 10 novembre 1875 : le Gouvernement n'a pas encore pris de décision au sujet de l'exploitation de cette ligne.
Harlem à Zandfoort	9	Ligne d'intérêt local en exploitation.
Winterswyk à Zevenaar, Winterswyk à Hengelo et Enschédé.	environ 80	Lignes concédées le 15 août 1881 à la Société des chemins de fer secondaires.
RÉSUMÉ.		
Lignes en exploitation . . .	188	
Lignes en construction ou concédées.	134	
Longueur totale des lignes diverses.	322	

RÉSUMÉ GÉNÉRAL.

DÉSIGNATION des compagnies.	LONGUEUR. En exploitation.	LONGUEUR. En construction ou concédées.	LONGUEUR. Total.	OBSERVATIONS.
	kilom.	kilom.	kilom.	
Société d'exploitation .	1.120	280	1.400	Dont 118 kilomètres sur le territoire belge et 25 sur le territoire allemand.
Hollandais	354	73	427	
Néerlandais-Rhénan. .	234	»	234	
Grand-Central-Belge . .	96	15	111	Partie néerlandaise du chemin de fer Grand-Central-Belge.
Central-Néerlandais . .	101	»	101	
Compagnies diverses .	188	134	322	
Totaux.	2.093	502	2.595	

LOI NÉERLANDAISE DU 9 AVRIL 1875,

réglant le service et l'usage des chemins de fer et abrogeant la loi du 21 août 1859 (*Journal officiel*, n° 98) (*).

Nous, Guillaume III, etc., etc.;

Considérant qu'en présence des modifications apportées à la loi du 21 août 1859 (*Journal officiel*, n° 98) sur le service et l'usage des chemins de fer, et des dispositions nouvelles qui y ont été introduites, il y aurait lieu de la remplacer par une nouvelle loi ;

Le Conseil d'État entendu, et de commun accord avec les États-Généraux,

Avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE PREMIER.

Dispositions générales.

Article premier. — Les entrepreneurs d'un service de chemin de fer sont responsables de tout dommage causé par le fait du service à des personnes ou à des choses, à moins que la cause ne puisse pas être imputée à eux ou à leurs agents.

Art. 2. — Les dispositions du Code de commerce con-

(*) Nous devons à l'obligeance de la Compagnie du Grand-Central Belge la traduction qui va suivre. Ce document, destiné au personnel en service sur les sections Néerlandaises du réseau exploité par le Grand-Central Belge, n'est à proprement parler qu'une traduction littérale du texte primitif. Nous avons cru toutefois devoir en respecter scrupuleusement les termes.

cernant les voituriers, bateliers et entrepreneurs de voitures ou bateaux publics, sont applicables auxdits entrepreneurs.

Art. 3. — Les entrepreneurs de services de chemins de fer ne peuvent, par des stipulations quelconques en lettre de voiture ou des règlements spéciaux, ni décliner ni limiter leur responsabilité du chef de perte, de retard ou d'avarie à des marchandises, ni restreindre l'étendue ou la durée de leurs obligations, ni s'affranchir des preuves à produire, qu'en tenant compte des règles à fixer par Nous par mesure générale d'administration intérieure.

Art. 4. — Les entrepreneurs sont tenus de tolérer que des chemins de fer à construire par d'autres, traversent ou se raccordent à leurs voies.

Dans le cas où le raccordement ou la traversée des voies nécessiterait des travaux ou une suspension de service, il sera dû indemnité de ce chef par les entrepreneurs des chemins de fer à construire.

Si nous ordonnons ou autorisons la construction de routes, canaux, aqueducs ou autres travaux qui traversent le chemin de fer ou viennent y aboutir, les entrepreneurs ne pourront s'y opposer, ni réclamer de ce chef d'autre dédommagement que la restitution des frais supplémentaires d'entretien et de service qui résulteront de la construction de ces travaux.

Le cas échéant, le Ministre de l'intérieur doit veiller à l'exécution, sans frais pour les entrepreneurs, de tous les travaux définitifs ou provisoires qui sont nécessaires pour empêcher que l'exploitation du chemin de fer ne soit entravée ou suspendue.

Art. 5. — Les entrepreneurs sont également tenus de tolérer qu'il soit fait usage du chemin de fer et des stations de leur exploitation en faveur d'autres services de chemin de fer.

Cette faveur s'accorde en vertu d'un arrêté à prendre par Nous, moyennant indemnité à payer par les entrepreneurs

au profit desquels l'usage commun de la voie ou d'une station est accordée.

L'usage en commun de la voie doit faire l'objet d'un règlement à arrêter par Nous, les directeurs des services des chemins de fer intéressés entendus.

Les dispositions réglant l'usage des stations pour le service commun et l'exécution des travaux nécessaires à cet effet, doivent faire l'objet d'une convention à intervenir entre les entrepreneurs des services des chemins de fer intéressés, sous réserve de l'approbation de notre Ministre de l'intérieur.

Si l'accord n'a pu s'établir dans le délai à fixer par notre Ministre de l'intérieur, ces dispositions sont arrêtées par Nous, les directeurs des services des chemins de fer intéressés entendus.

A défaut d'accord amiable, les indemnités mentionnées au présent article et à l'article précédent sont fixées par le juge.

Art. 6. — Les directeurs d'un service de chemin de fer arrêtent un règlement pour leur service et le soumettent à l'approbation du Ministre de l'intérieur.

Le service ne peut commencer qu'après l'approbation de ce règlement.

Aucune modification ne peut être apportée au règlement sans l'approbation du Ministre de l'intérieur, qui peut, même après l'approbation, ordonner les modifications nécessaires, les entrepreneurs entendus.

Art. 7. — Le service ne peut commencer, ni être repris à la suite d'une suspension prévue à l'article 8, qu'après l'autorisation du Ministre de l'intérieur.

Avant d'accorder cette autorisation, il est procédé, par les soins du Gouvernement, à une inspection de la route et de ses dépendances.

Une même inspection a lieu avant la mise en service des locomotives, tenders, voitures ou wagons neufs ou réparés.

Art. 8. — En cas de suspension du service, les entrepreneurs doivent assurer le transport des voyageurs et des marchandises dans la direction du chemin de fer.

Cette suspension doit être annoncée au public le plus tôt possible, par avis inséré dans le *Journal officiel* (*Staatscourant*) et dans un journal de chacune des provinces traversées par le chemin de fer.

Art. 9. — Sont considérés comme directeurs de services de chemin de fer, ceux qui, soit en qualité d'entrepreneurs, soit au nom des entrepreneurs, ont la haute direction du service.

Un des directeurs au moins doit être originaire des Pays-Bas et y résider.

CHAPITRE II.

De la surveillance des services de chemins de fer.

Art. 10. — La surveillance générale des services des chemins de fer est exercée par un conseil de surveillance, subordonné au Ministre de l'intérieur, dont les membres sont nommés par Nous, d'après les règles à prescrire par Nous en conformité de la présente loi par mesure générale d'administration intérieure.

Art. 11. — Les membres de ce Conseil et les agents sous ses ordres, chargés de la surveillance journalière, ont droit au transport gratuit par tous les trains; ils ont en tout temps libre accès au chemin de fer, ouvrages et bâtiments qui en dépendent, locomotives, tenders, voitures et wagons, à l'exception des voitures ou compartiments de voitures réservés aux autorités et directeurs du service de chemin de fer ou qui seraient loués par des personnes particulières.

Les habitations des agents du chemin de fer ne sont pas comprises dans les bâtiments dont il est question au présent article.

Art. 12. — Sauf pour ce qui concerne la gestion finan-

cière, ils ont le droit de demander tous les renseignements et indications qu'ils jugent nécessaires au sujet du service du chemin de fer, ainsi que la communication des plans, dessins, devis, cahiers des charges d'adjudication et conventions quelconques concernant le service ou le transport.

Les directeurs d'un service de chemin de fer et leurs agents doivent satisfaire immédiatement à cette demande, chacun en ce qui le concerne.

Art. 13. — Les membres du Conseil de surveillance et les agents sous ses ordres chargés de la surveillance journalière, donnent avis, par écrit, aux directeurs du service de chemin de fer de ce qui, d'après eux, doit être fait pour assurer le bon entretien de la voie et la marche régulière du service.

Si ces avis restent sans suite, ils en réfèrent à la décision du Ministre de l'intérieur.

Les directeurs peuvent également se référer à cette décision, s'ils ont des griefs à faire valoir sur ce qui leur a été recommandé.

En cas de danger imminent, le Conseil ou le Ministre peut, nonobstant appel, ordonner qu'il y soit pourvu sur-le-champ.

Aucune décision définitive n'est prise qu'après que les directeurs ont été entendus ou qu'ils ont pu exposer leurs griefs.

Art. 14. — Les directeurs du service doivent satisfaire à la décision du Ministre de l'intérieur dans le délai fixé.

Faute de quoi, le Ministre pourra :

Ordonner la suspension du service, s'il y a négligence dans la réparation ou le renouvellement de la voie ou de ses dépendances, ou s'il existe des lacunes à combler sous le rapport des exigences du service ou du nombre d'agents ;

Défendre et empêcher au besoin l'usage des locomotives, tenders, voitures ou wagons affectés au service du chemin de fer, si la négligence porte sur la réparation ou sur le renouvellement du matériel.

ART. 15. — Si les directeurs du service de chemin de fer n'exécutent pas les réparations ou les renouvellements prescrits par le Ministre de l'intérieur à la voie ou aux constructions et bâtiments qui en dépendent, ou s'ils ne satisfont pas aux exigences du service ou à l'augmentation du nombre d'agents jugés nécessaires, le Ministre de l'intérieur peut y pourvoir d'office aux frais des entrepreneurs du service. Il peut s'approprier à cet effet, en ce qui concerne l'exécution des réparations, des renouvellements ou autres travaux, les objets nécessaires qui se trouvent sur ou près de la voie.

Les dépenses faites pour compte des entrepreneurs en vertu du présent article, ont privilége sur toute autre dette de l'entreprise.

ART. 16. — Si la sécurité publique exige la suspension immédiate du service, soit sur toute l'étendue du chemin, soit sur une partie, cette suspension peut être ordonnée par l'un des fonctionnaires chargés de la surveillance.

Cet ordre est donné par le fonctionnaire autorisé à cet effet, d'après des règles à fixer par Nous ; il doit, autant que possible, être adressé par écrit aux fonctionnaires supérieurs des stations les plus rapprochées, qui en donnent immédiatement avis à tous les fonctionnaires supérieurs des stations sur la ligne.

ART. 17. — La suspension du service peut être ordonnée par Nous pour des raisons d'intérêt d'État.

ART. 18. — Dans le cas prévu à l'article précédent, l'article 8 n'est pas applicable, et le Ministre de l'intérieur veille à ce qu'il soit pourvu, autant que possible, aux nécessités de l'exploitation dans la direction du chemin de fer.

ART. 19. — La suspension de service, prévue à l'article 17, est insérée dans le *Journal officiel* (*Staatscourant*) et annoncée publiquement le plus tôt possible dans les provinces traversées par le chemin de fer.

Art. 20. — Un service suspendu en vertu de la présente loi ne peut être repris qu'avec l'autorisation du Ministre de l'intérieur.

Dans le cas prévu à l'article 17, l'autorisation est donnée par Nous.

Art. 21. — Les agents préposés à la surveillance doivent, après l'ordre de suspension, s'opposer à la continuation du service ou à la reprise du service sans l'autorisation mentionnée à l'article précédent.

Art. 22. — Ils ont le droit de faire retirer immédiatement du train les locomotives, tenders, voitures ou wagons, et d'interdire le départ d'un train, si l'état du matériel ou la composition du train peut, à leur avis, faire naître du danger pour la sécurité de la circulation.

Art. 23. — En cas de guerre ou d'autres circonstances extraordinaires, Nous pouvons ordonner la mise hors d'usage entière ou partielle de la ligne, des ponts, lignes télégraphiques et appareils à signaux qui s'y trouvent.

Si une mise hors d'usage a eu lieu en vertu de pareille ordonnance, le chemin de fer, dès que le permet l'intérêt de l'État, est rétabli dans son état primitif sur notre ordre et aux frais du Gouvernement.

Art. 24. — Si Nous ordonnons la suspension du service dans l'intérêt de la défense du pays, Nous pouvons également prescrire que toutes les locomotives, tenders, voitures, wagons et autre matériel soient éloignés du chemin de fer.

Le cas échéant, le Ministre de la guerre désigne les endroits où ce matériel doit être transporté.

Art. 25. — Le Ministre de l'intérieur indique les points où des haltes ou des stations doivent être établies sur le chemin de fer.

Art. 26. — Le Ministre de l'intérieur fixe les heures de départ et d'arrivée des trains, le nombre des trains qui devront au moins desservir journellement la ligne, et

enfin le minimum des voitures de chaque classe à employer dans la composition de chaque train.

Art. 27. — Une mesure d'administration générale règle :

Le service des stations ;

La surveillance de la voie et la manœuvre des signaux ;

L'aménagement et la surveillance des locomotives, tenders, voitures et wagons ;

La composition des trains ;

La vitesse des trains ;

Le nombre d'agents nécessaires sur chaque train ;

Les prescriptions à observer sur chaque train dans l'intérêt de l'ordre ;

Les conditions pour le transport de voyageurs et marchandises ;

La prise et la remise à domicile des marchandises et les taxes à percevoir pour ces opérations ;

La marche à suivre à l'égard des objets oubliés dans les voitures ou dans les stations et des marchandises non enlevées ou qui n'ont pu être livrées aux destinataires ;

L'assermentation des agents du chemin de fer ;

Les prescriptions à observer en vertu de la présente loi pour assurer la marche régulière des services de chemins de fer et la sécurité de l'exploitation.

CHAPITRE III.

Des tarifs et du transport sur les chemins de fer.

Art. 28. — Les tarifs pour le transport des voyageurs et des marchandises doivent être soumis à l'approbation de notre Ministre de l'intérieur.

Leur publication doit être annoncée avant leur mise en vigueur, avec indication de la résolution ministérielle qui les a approuvés et du prix auquel le public pourra se procurer des exemplaires imprimés.

Les publications prescrites par le présent article et par

ceux ci-après doivent se faire de la manière à déterminer par notre Ministre de l'intérieur.

Art. 29. — Nous pouvons ordonner en tout temps l'abaissement des tarifs.

Si, par suite de l'abaissement ordonné, le bénéfice net des entrepreneurs diminue, ils sont indemnisés par la caisse de l'État.

Si cette diminution est dûment constatée, le montant de l'indemnité à allouer est fixé par le juge, à défaut d'arrangement à l'amiable.

Dans aucun cas cette indemnité ne peut être supérieure à la somme qui est nécessaire pour porter le bénéfice net de l'année ou des années pour lesquelles elle est réclamée à 8 p. 100 du capital social.

Art. 30. — Les modifications aux tarifs doivent être annoncées publiquement au moins un mois avant leur mise en vigueur.

Ce délai peut être réduit dans le cas où l'approbation prévue à l'article 28 est accordée.

Art. 31. — Les entrepreneurs sont tenus de transporter aux prix des tarifs qui ont été publiés et aux conditions fixées par les règlements, les voyageurs et les marchandises non exclues du transport en vertu de dispositions légales ; ils ne peuvent accorder des faveurs à des particuliers, sociétés, entreprises ou personnes civiles.

Ils ne peuvent conclure des conventions avec un ou plusieurs expéditeurs pour le transport à un tarif plus réduit que celui qui a été annoncé au public.

Toutefois, il est permis de faire exception à cette règle :

a. Pour des transports importants ;

b. En cas d'abonnement pour la charge d'un ou de plusieurs wagons ;

c. Pour des œuvres de bienfaisance et pour des expositions.

Les entrepreneurs donnent immédiatement connaissance

à notre Ministre de l'intérieur des réductions accordées en vertu des litteræ *a* et *b*.

Ces réductions deviennent immédiatement applicables à toutes les marchandises de même nature à transporter sur le même parcours et aux mêmes conditions. Elles sont annoncées publiquement par les entrepreneurs et restent en vigueur pendant l'époque fixée par la convention et mentionnée dans la publication, ou, à défaut de la fixation de l'époque, jusqu'à ce qu'il ait été satisfait au 1er paragraphe de l'article 30.

Art. 32. — Les entrepreneurs des services de chemins de fer sont tenus, sous réserve de l'approbation de notre Ministre de l'intérieur, de régler le trafic direct des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer dont ils ont l'administration, entre toutes les stations désignées à cet effet par le Ministre, de telle façon que :

1° Des billets directs puissent être obtenus pour le transport des voyageurs et des bagages entre ces stations ;

2° Que les transports de marchandises puissent s'effectuer au moyen de lettres de voitures directes et, autant que possible, sans transbordement des wagons.

Dans les localités où deux ou plusieurs stations sont reliées entre elles par des voies ferrées, les entrepreneurs sont tenus, sauf dans le cas où un arrangement contraire est intervenu à cet égard avec l'approbation de notre Ministre de l'intérieur, de transporter, de leur station à celles des autres entreprises, les voyageurs munis de coupons directs, avec leurs bagages, suffisamment à temps pour le départ du train correspondant, et les marchandises directes dans le délai à fixer par les règlements généraux ou particuliers.

Ils sont tenus d'admettre dans leurs stations et sur leurs voies de raccordement les voitures, wagons, tenders et locomotives d'autres entreprises amenant des voyageurs et marchandises pour le trafic direct.

Les taxes à percevoir de ce chef sont fixées par notre Ministre de l'intérieur, les entrepreneurs entendus.

En ce qui concerne les relations pour lesquelles il n'a pas été publié de tarifs pour le transport direct des voyageurs et des marchandises, les taxes sont calculées par l'addition des prix des tarifs locaux ou directs en vigueur sur les sections de voie des différentes entreprises que le transport doit parcourir.

Si les entrepreneurs des services de chemins de fer n'ont pu se mettre d'accord au sujet de l'arrangement prescrit par le présent article, dans le délai à fixer par notre Ministre de l'intérieur, celui-ci décide, les entrepreneurs entendus.

Des modifications à cet arrangement peuvent, même après son approbation, être ordonnées par notre Ministre de l'intérieur, les entrepreneurs entendus, au besoin.

CHAPITRE IV.

Des mesures de précaution et de la circulation sur les chemins de fer.

---

§ Ier. — DES MESURES DE PRÉCAUTION.

Art. 33. — Chaque chemin de fer est clôturé de la manière à fixer par Nous.

Les frais de cette clôture sont à la charge des entrepreneurs du service du chemin de fer.

Art. 34. — Les propriétaires des terrains ou propriétés séparés d'une voie publique ou d'un canal de communication par le chemin de fer, ont le droit d'issue sur le chemin de fer.

Les articles 715 et 718 inclus du Code civil, sauf l'obligation d'indemnité, sont applicables à ces issues.

L'issue de la voie peut être accordée également dans d'autres cas, en tant qu'elle soit compatible avec la sécu-

rité du trafic, aux conditions d'une convention approuvée par notre Ministre de l'intérieur.

Art. 35. — La fermeture des barrières le long du chemin de fer se fait par les soins des entrepreneurs du service du chemin de fer.

Aux endroits où les barrières servent à clôturer les chemins d'issue ou de traverse, leur fermeture se fait par les soins de ceux qui, comme propriétaires, locataires, fermiers ou à quelque titre que ce soit, ont la jouissance de ces chemins.

Art. 36. — Aucun bâtiment, mur, clôture ou autre ouvrage élevé ne peut être établi à une distance de moins de huit mètres du chemin de fer; pour les endroits où la ligne décrit une courbe, cette distance est portée à vingt mètres; du côté intérieur du rayon, ces distances doivent également être observées pour la plantation d'arbres ou de futaie.

Art. 37. — Aucun déblai ne peut être fait à une distance de moins de six mètres du chemin de fer.

Art. 38. — Il ne peut être établi des toitures en jonc ou en paille, ni être déposé des matières facilement inflammables dans un rayon de vingt mètres du chemin de fer.

Art. 39. — Nous pouvons accorder la dispense des articles 36, 37 et 38, lorsqu'il n'en résulte aucun danger pour la sécurité publique et pour le chemin de fer.

Art. 40. — La distance mentionnée aux articles 36, 37 et 38 se mesure du pied du talus d'un chemin de fer en remblai et de la ligne supérieure du talus d'un chemin de fer en déblai.

Art. 41. — Tout ce qui est érigé, déblayé, placé ou déposé en contravention aux articles 36, 37 et 38, peut être enlevé ou comblé aux frais des contrevenants, indépendamment des poursuites à exercer devant l'autorité judiciaire.

Sauf le cas d'urgence, le présent article n'est exécutoire qu'après un avertissement par écrit.

§ II. — DE LA CIRCULATION SUR LES CHEMINS DE FER.

Art. 42. — Il est défendu de déposer sur les chemins de fer un objet quelconque qui pourrait entraver la circulation.

Art. 43. — Il est défendu de circuler sur la voie ferrée ou le long de celle-ci, à pied ou en voiture, sans l'autorisation des directeurs du service ou des fonctionnaires compétents, à quiconque n'y est pas appelé par la nature de ses fonctions.

Art. 44. — A défaut de l'autorisation mentionnée au précédent article, il est défendu de conduire ou de faire circuler sur le chemin de fer ou le long de celui-ci des chevaux, du bétail cu d'autres animaux.

CHAPITRE V.

De la disposition des chemins de fer dans l'intérêt du service de l'État.

Art. 45. — Le transport de militaires, chevaux et matériel de guerre dans l'intérêt du service de l'État, s'effectue à moitié prix.

Ne sont pas considérés comme militaires, les officiers de la force de terre voyageant sans troupes, ni les officiers de marine ou les marins.

Art. 46. — Le transport d'agents de police, de sous-officiers ou de soldats de la gendarmerie en service, se fait gratuitement, sur l'exhibition d'un ordre de marche, dans les voitures destinées au transport ordinaire de voyageurs.

Le transport de personnes voyageant sous la conduite des agents de la force publique, s'effectue également gratuitement dans des wagons agréés à cette fin par le Gouvernement ou mis par lui à la disposition des chemins de fer.

Art. 47. — Le transport des malles de la poste, des voitures de l'administration des postes disposées en bureaux

ambulants et des agents faisant le service dans ces voitures, ou chargés du transport des malles de la poste dans les voitures ordinaires du chemin de fer, se fait gratuitement.

Art. 48. — Les locaux nécessaires pour effectuer sur les terrains du chemin de fer les opérations requises pour la perception des droits d'entrée, de sortie et de transit, et les terrains nécessaires au placement sur le chemin de fer des bureaux et appareils du télégraphe de l'État, sont fournis gratuitement. Les agents chargés de ces services sont transportés gratuitement lorsqu'ils sont en service.

Art. 49. — Le Gouvernement a le droit de rachat de tout chemin de fer qui a été exploité pendant vingt ans par des entrepreneurs d'un service de chemin de fer. Le rachat s'opère à raison d'un prix à établir comme suit :

On calcule le revenu net des sept dernières années d'exploitation, on en déduit celui des deux années les plus défavorables, et on établit le revenu moyen des cinq années qui restent ; on capitalise le revenu ainsi obtenu en le multipliant par vingt, et l'on y ajoute une prime de 15 p. 100.

Il doit être donné connaissance aux directeurs, au moins un an d'avance, de l'intention de racheter le chemin de fer.

Art. 50. — L'usage total ou partiel de la voie et du matériel appartenant à une entreprise de chemin de fer, peut être exigé en tout temps par Nous, moyennant indemnité, dans l'intérêt du service de l'État.

Si, en cas de guerre ou par suite d'autres circonstances extraordinaires, l'usage de la voie et du matériel dont il est fait mention à l'alinéa précédent est rendu nécessaire dans l'intérêt de la défense du pays, il peut être exigé en vertu de notre autorisation, soit par le Ministre de la guerre, soit par le commandant d'un corps d'armée.

Faute d'arrangement amiable, l'indemnité est fixée par le juge.

Art. 51. — Les prescriptions relatives à l'usage des chemins de fer et du matériel leur appartenant, dans les cas mentionnés à l'article 24 et au deuxième alinéa de l'article 50, sont fixées par Nous par mesure générale d'administration intérieure.

Art. 52. — Si, dans le cas mentionné à l'article 50, le transport des voyageurs ou des marchandises ne peut s'effectuer par le chemin de fer, il sera pourvu à ce transport conformément aux dispositions de l'article 18.

CHAPITRE VI.

Dispositions pénales.

Art. 53. — Les directeurs d'un service de chemin de fer sont punis :

D'une amende de 100 à 5.000 florins, s'ils n'observent pas les conditions auxquelles la concession a été accordée ou s'ils y font déroger ;

D'une amende de 100 à 5.000 florins, s'ils n'agissent pas ou ne font pas agir conformément à la présente loi, pour autant qu'il ne soit pourvu d'une manière spéciale à cet égard ;

D'une amende de 1.000 à 5.000 florins, à l'ouverture ou à la reprise du service, et de 100 à 1.000 florins, pour chaque jour que le service ouvert ou repris a été continué, s'ils ouvrent le service du chemin de fer avant que le règlement de service mentionné à l'article 6 soit approuvé, ou s'ils ouvrent ou reprennent le service avant que l'autorisation mentionnée au premier alinéa de l'article 7 soit obtenue ;

D'une amende de 1.000 à 5.000 florins, à la continuation ou à la reprise du service, et de 100 à 1.000 florins, pour chaque jour de durée de la continuation ou de la reprise, s'ils continuent le service après un ordre de suspension ou le reprennent sans l'autorisation mentionnée à l'article 20 ;

D'une amende de 100 à 1.000 florins pour chaque locomotive, tender, voiture ou wagon, si ce matériel, qu'il soit neuf ou réparé, est mis en service avant d'y être autorisés en suite de l'inspection prescrite par le dernier alinéa de l'article 7 ;

D'une amende de 100 à 500 florins pour chaque jour d'omission, s'ils ne se conforment pas à la décision du Ministre de l'intérieur mentionnée à l'article 14 ou aux prescriptions de l'avant-dernier alinéa de l'article 13 ;

D'une amende de 50 à 5.000 florins, s'ils ne se conforment pas ou font contrevenir soit au règlement mentionné à l'article 5 pour l'usage commun d'un chemin de fer, soit au règlement dont il est question à l'article 32 pour l'usage en commun de stations et pour le trafic direct des voyageurs et marchandises, soit encore à une mesure générale d'administration intérieure prise en vertu de l'article 27.

Art. 54. — Tout directeur d'un service de chemin de fer peut être puni du chef des contraventions mentionnées à l'article précédent, à moins qu'il ne prouve avoir fait son possible pour faire observer la loi.

L'amende comminée par l'avant-dernier alinéa de l'article précédent ne peut dépasser la somme de 5.000 florins. Le temps dont il y est question cesse de courir dès que l'article 15 est appliqué.

Art. 55. — Si un directeur commet le délit mentionné à l'article 60 de la présente loi, le jugement de condamnation lui interdira en même temps pour toujours le droit d'occuper des fonctions quelconques dans un chemin de fer sur le territoire des Pays-Bas.

S'il commet le délit dont il est fait mention à l'article 61 de la présente loi, ce droit peut en même temps lui être interdit par le jugement de condamnation.

Quiconque accepte des fonctions dans une administration de chemins de fer, malgré ladite interdiction, ou continue à les exercer après un avertissement, sera puni d'une

amende de 100 à 2.000 florins et d'un emprisonnement de un à trois mois, ou d'une de ces peines seulement.

Art. 56. — Les agents du chemin de fer sont punis :

D'une amende de 10 à 300 florins, s'ils refusent de satisfaire aux prescriptions des articles 11 et 12 ou s'ils interdisent l'accès au chemin de fer, aux travaux et locaux qui en dépendent, à des personnes qui sont autorisées à y circuler par notre Ministre de l'intérieur en vertu de l'article 71 ;

D'une amende de 1 à 1.000 florins, s'ils contreviennent soit au règlement mentionné à l'article 5 pour l'usage commun d'un chemin de fer, soit au règlement dont il est question au même article et à l'article 32 pour l'usage en commun de stations et pour le trafic direct des voyageurs et marchandises, soit encore à une mesure générale d'administration prise en vertu de l'article 27, ou bien, enfin, s'ils ne se conforment pas à un ordre ou à une défense donnée en vertu de l'article 22 ;

D'une amende de 10 à 1.000 florins, s'ils n'observent pas les prescriptions de la présente loi ou y font contrevenir, pour autant toutefois qu'il n'existe pas de dispositions spéciales à cet égard.

Ils ne sont pas passibles de ces peines si leur refus ou leur contravention est la suite d'ordres donnés par les directeurs du service du chemin de fer.

Art. 57. — Si un agent commet le délit mentionné à l'article 60 de la présente loi, le jugement de condamnation lui interdira en même temps pour toujours le droit d'occuper un emploi quelconque dans un chemin de fer sur le territoire des Pays-Bas.

S'il commet le délit prévu par l'article 61, ce droit peut lui être interdit en même temps par le jugement de condamnation.

Quiconque accepte des fonctions dans un chemin de fer malgré cette interdiction, ou continue à les occuper après

un avertissement, sera puni d'une amende de 50 à 500 florins et d'un emprisonnement de un à trois mois, ou d'une de ces peines seulement.

Art. 58. — Les contraventions aux articles 36, 37 et 38, ou aux dispositions de nos arrêtés pris en vertu de l'article 39, sont punies d'une amende de 10 à 100 florins.

Les contrevenants sont condamnés en outre, sur le réquisitoire du ministère public, à remettre, dans un délai à fixer par le jugement, les choses dans l'état primitif.

Si, à l'expiration du délai fixé, cette condamnation est restée sans suite, le jugement est exécuté par les soins du Gouvernement et aux frais du contrevenant par un ou plusieurs agents chargés de la surveillance du service du chemin de fer.

Les frais seront requis du contrevenant par le receveur de l'enregistrement, d'après un état dressé par l'agent qui a été chargé d'exécuter le jugement.

Art. 59. — La détérioration ou la destruction avec préméditation de tout ou partie des objets mobiliers appartenant au chemin de fer, est punie d'une amende de 1 à 1.000 florins et d'un emprisonnement de un jour à deux ans, ou d'une de ces peines seulement.

Art. 60. — Est puni d'un emprisonnement de cinq à dix ans, quiconque cause avec préméditation un danger pour un train ;

D'un emprisonnement de cinq à quinze ans, si des blessures ou autres lésions corporelles en sont les conséquences ;

D'un emprisonnement de cinq à vingt ans, s'il en résulte mort d'homme ;

De la peine comminée par la législation générale, si le fait doit être considéré comme meurtre.

Art. 61. — Est puni d'un emprisonnement de trois mois à un an, quiconque, sans préméditation, produit pour un train un danger qu'il aurait pu et dû prévoir ;

D'un emprisonnement de trois mois à deux ans, si des

blessures ou autres lésions corporelles en sont les conséquences ;

D'un emprisonnement de trois mois à trois ans, s'il en résulte mort d'homme.

Art. 62. — Les voies de fait ou l'opposition avec violences à l'égard des directeurs et agents du chemin de fer, dans l'exercice de leurs fonctions, sont punies conformément aux dispositions des articles 209 à 218 inclus du Code pénal.

Art. 63. — Les contraventions aux articles 42, 43 et 44 sont punies d'une amende de 1 à 100 florins et d'un emprisonnement de un jour à un mois, ou d'une de ces peines seulement.

La même peine est prononcée contre les personnes mentionnées au second alinéa de l'article 35, ou contre celles qui, d'après la loi, les représentent, si elles négligent de fermer les barrières placées à des chemins d'issue ou de traverse dont elles ont la jouissance. Si d'autres personnes ont été chargées de la fermeture de ces barrières, elles sont passibles de cette peine.

Art. 64. — Les voyageurs qui contreviennent aux dispositions d'une mesure générale d'administration intérieure dont il est fait mention à l'article 27, sont punis d'une amende de 1 à 75 florins et d'un emprisonnement de un jour à un mois, ou d'une de ces peines seulement.

Le juge de canton connaît de cette contravention.

Les agents du chemin de fer peuvent éloigner des voitures ou refuser d'y admettre les voyageurs qui se rendent coupables de cette contravention.

Art. 65. — L'article 463 du Code pénal et les articles 9 et 20 de la loi du 29 juin 1854 (*Staatsblad* n° 102) sont applicables aux contraventions commises à la présente loi, au règlement mentionné à l'article 5 pour l'usage commun d'un chemin de fer, au règlement dont il est question au même article pour l'usage commun de stations, au règle-

ment dont il est fait mention à l'article 32 pour le transport direct de voyageurs et bagages et à une mesure générale d'administration dont il est question à l'article 27.

Dispositions transitoires.

Art. 66. — Hors l'exception prévue au second alinéa du présent article, les dispositions de la présente loi sont également applicables aux services de chemins de fer qui existaient déjà avant le 21 août 1859.

Les articles 25, 29, 33, 45 à 49 inclus peuvent être déclarés par Nous applicables aux services de chemins de fer existant à cette époque, pour autant que cela n'ait pas encore eu lieu. Le Trésor indemnise les entrepreneurs de chemins de fer qui, par suite de cette mesure, éprouvent un dommage ne résultant pas des obligations auxquelles ils se sont soumis lors de l'obtention de la concession pour l'exploitation de leurs services, ou auxquelles ils ont consenti ultérieurement par des clauses expresses.

Faute d'arrangement amiable, cette indemnité est fixée par le juge.

Nous pouvons accorder dispense du second alinéa de l'article 9.

Art. 67. — Dans les six mois qui suivent la publication de la mesure d'administration générale dont il est question à l'article 27, les directeurs des services de chemins de fer existants soumettent à l'approbation du Ministre de l'intérieur, soit pour la première fois, soit à nouveau, le règlement de service prescrit par l'article 6, les tarifs pour le transport de voyageurs et marchandises et le règlement stipulé par l'article 32.

Art. 68. — Tout ce qui a été construit, déblayé, placé ou déposé dans la zone déterminée par les articles 36, 37 et 38, le long des chemins de fer existants, sera, si la

sécurité publique l'exige, enlevé ou comblé par les soins du Gouvernement, moyennant indemnité préalable.

Faute d'arrangement amiable, l'indemnité est fixée par le juge.

Dispositions finales.

ART. 69. — La présente loi est applicable au service et à l'usage des chemins de fer de l'État, sans toutefois apporter des modifications aux dispositions de la loi du 3 juillet 1863 (*Staatsblad n°* 100) et du 7 août 1865 (*Staatsblad n°* 99).

ART. 70. — Les chemins qui, *depuis la mise en vigueur de la présente loi* (*), ont été établis par l'État ou par une entreprise de chemin de fer, pour donner accès à une station, sont, pour autant que cela n'ait pas encore eu lieu, transférés en bon état aux communes sur le territoire desquelles ils sont situés ; leur entretien et leur éclairage sont, à partir du transfert, à la charge de ces dernières.

Si un chemin d'accès est situé sur le territoire de plusieurs communes, nous décidons, le Conseil d'État entendu, à quelle commune se fera le transfert.

L'entretien de chemins appartenant à l'État, à des communes ou à des tiers, qui ont été établis avant la construction d'un chemin de fer, et qui donnent accès à une station de celui-ci, reste à charge de celui ou de ceux à qui cet entretien incombait avant l'établissement du chemin de fer.

Suivant des prescriptions à fixer par Nous, par mesure générale d'administration intérieure, il sera dressé un plan cadastral des chemins donnant accès aux gares; ce plan sera tenu à jour et désignera les personnes chargées de l'entretien de ces chemins.

ART. 71. — Les fonctionnaires chargés de la recherche des délits, ainsi que les agents de police, ont libre accès au chemin de fer et aux terrains et bâtiments qui en dépendent, et qui sont destinés à l'usage des voyageurs.

(*) Les mots soulignés ont été supprimés par une loi du 31 décembre 1880.

Notre Ministre de l'intérieur peut accorder le libre accès au chemin de fer, à ses travaux et bâtiments, à des employés de l'État et aux membres et agents d'administrations publiques pour l'exercice de leurs fonctions.

Le second alinéa de l'article 11 est applicable à ces autorisations.

Art. 72. — Outre les fonctionnaires indiqués par l'article 11 du Code d'instruction criminelle, les personnes désignées par Nous pour la surveillance des chemins de fer, sont également compétentes pour la recherche des contraventions à la présente loi, à une mesure générale d'administration prise en vertu de l'article 27, au règlement mentionné à l'article 5 et à celui dont il est question au même article et à l'article 32.

Sont également compétents, pour la recherche des contraventions susmentionnées, les agents assermentés du chemin de fer, sur toute l'étendue de la voie sur laquelle ils exercent leurs fonctions et dans un rayon de 100 mètres des deux côtés de la voie.

L'article 437 du Code d'instruction criminelle est applicable aux procès-verbaux dressés par eux.

Art. 73. — La loi du 21 août 1859 (*Staatsblad n°* 98) est abrogée.

Art. 74. — La présente loi entrera en vigueur à une date à fixer par nous.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au *Bulletin des lois* et que tous départements ministériels, autorités, colléges et fonctionnaires qu'elle concerne tiennent strictement la main à son exécution.

Donné à Amsterdam, le 9 avril 1875.

GUILLAUME.

Le Ministre de l'intérieur,
Heemskerk.

Le Ministre de la justice,
Van Lynden van Sandenburg.

Publié le 16 avril 1875.

Le Ministre de la justice,
Van Lynden van Sandenburg.

CHEMINS DE FER DES PAYS-BAS.

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

CONVENTION DES 24-25 MAI 1876.

Entre les Ministres de l'intérieur et des finances munis, cet effet, de l'autorisation royale,

D'une part;

Et la Société d'exploitation des chemins de fer de l'État, représentée par M. F. s'Jacob, son directeur général,

D'autre part;

Sous réserve de l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires de la Société, et de la ratification ultérieure par la loi,

Il a été convenu ce qui suit :

Le contrat de concession passé avec la Société des chemins de fer de l'État, à la date du 11 août 1863, conformément à la loi du 3 juillet 1863 (*Journal officiel*, n^os^ 100 et 101), est remplacé par les prescriptions ci-après, applicables à toutes les lignes mentionnées dans l'article 2 de la loi du 18 août 1860 (*Journal officiel*, n° 45), sauf la ligne d'Amsterdam à Alkmaar par le Zaanstreek ou Harlem et au Nieuwe-Diep.

CHAPITRE PREMIER.

Dispositions générales.

Art. 1^er^. — Le Gouvernement concède à la Compagnie, qui accepte, l'exploitation :

(*a*) Des chemins de fer construits ou à construire pour le compte de l'État, énumérés dans l'article 2 de la loi du 18 août 1860 (*Journal officiel*, n° 45), à l'exception de la ligne d'Amsterdam par le Zaanstreek et Alkmaar au Nieuwe-Diep;

(*b*) Des chemins de fer à construire au compte de l'État, en exécution de la loi du 21 mai 1873 (*Journal officiel*, n° 55);

(*c*) Des chemins de fer à construire au compte de l'État, en exécution de la loi du 10 novembre 1875 (*Journal officiel*, n° 205), savoir :

1° Zwolle à Almelo;

2° Dordrecht par Gorinchem, et Tiel à Elst;

3° Nimègue à Venlo par la rive gauche de la Meuse;

4° Stavoren par Hindelopen, et Sneek à Leeuwarden;

(*d*) Enfin, suivant qu'il pourra être décidé par le Roi, des autres lignes de chemins de fer à construire au compte de l'État, soit en exécution de la loi du 10 novembre 1875 (*Journal officiel*, n° 205), soit en vertu de lois ultérieures, ou même des lignes situées sur le territoire néerlandais, et qui deviendraient propriété de l'État par suite de conventions avec d'autres entreprises ou de toute autre manière, pourvu que ces dernières soient raccordées avec les lignes exploitées à l'époque par la Société.

Les lignes mentionnées ci-dessus seront désignées, dans la suite de la présente convention, sous le nom général de *Chemins de fer de l'État*.

Art. 2. — La Compagnie est, en outre, autorisée :

(*a*) A exploiter, sous réserve de l'approbation du Roi et suivant les conditions à arrêter par lui, des lignes appartenant à d'autres sociétés;

(*b*) A établir, sous réserve de l'approbation du Ministre de l'intérieur, des services de transbordement, de bateaux à vapeur, d'omnibus, etc., partout où cela sera nécessaire pour le service du chemin de fer, pour la livraison et l'en-

lèvement des marchandises ou pour favoriser le trafic de transit.

La Société ne peut, à moins d'autorisation du Roi, entreprendre d'autres lignes que celles dont il est question dans l'article 1[er], ni céder à des tiers les lignes qu'elle a à exploiter; elle ne peut pas davantage, sauf les cas prévus dans le présent article (lettre *b*), se charger d'autres entreprises que celles de l'exploitation des chemins de fer, ni même s'y intéresser.

Art. 3. — L'exploitation comprend :

Le transport de voyageurs et marchandises;

L'entretien des chemins de fer, des bâtiments, des ouvrages d'art, etc., et de toutes les dépendances, conformément aux dispositions des articles 7 et 10.

Art. 4. — La Compagnie doit faire en sorte que, pour la rapidité et la sécurité du transport, pour l'aménagement des voitures, celui des stations, enfin pour tout ce qui concerne le service, l'exploitation soit conforme aux usages adoptés sur les meilleurs chemins de fer de l'Europe; les améliorations qui pourraient être introduites ailleurs devront être adoptées par la Société.

Art. 5. — Sont au compte de l'État, pour ce qui concerne les lignes qui lui appartiennent, la construction et l'achèvement :

(*a*) Du chemin de fer avec tous les travaux y relatifs, tels que ponts, aqueducs, passages supérieurs et inférieurs, travaux de protection de la ligne, clôtures, prévus par l'article 33 de la loi du 9 avril 1875 (*Journal officiel*, n° 67), voies de garage et d'évitement;

(*b*) Des bâtiments de stations nécessaires, tant pour le public que pour le service, remises pour les marchandises, les machines, les voitures et les wagons; magasins pour les matériaux et le combustible; bâtiments pour les ateliers d'entretien journalier du matériel, bâtiments pour les douanes, quais de chargement et de déchargement, trot-

toirs, clôtures des stations, poteaux, supports des lanternes pour éclairer les stations et les sorties, et pour autant que cela soit nécessaire, les cours et les chemins d'accès, etc.;

(*c*) Du matériel fixe des stations et de la voie, tels que plaques tournantes, aiguilles, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, barrières, poteaux kilométriques, poteaux de pente et de rampe, tableaux destinés à recevoir les indications pour le public.

Art. 6. — La Compagnie devra fournir :

(*a*) Les machines, voitures, wagons, camions de toute nature, et tout ce qui concerne le matériel roulant;

(*b*) Tous les engins nécessaires pour le service des stations : grues, diables à marchandises, ponts de chargement, etc.;

(*c*) Tous les outils et appareils nécessaires pour le service des stations, des trains et de la voie, les signaux électro-magnétiques et optiques là où ils sont exigés pour la sécurité, les plaques de contrôle;

(*d*) L'outillage des ateliers, y compris les machines à vapeur pour ces ateliers, les machines d'alimentation des réservoirs et les appareils pour chauffer l'eau;

(*e*) Le mobilier des stations et des bureaux;

(*f*) Les matériaux, combustibles et approvisionnements de toute nature nécessaires à l'exploitation;

(*g*) Enfin tous les objets mobiles et fixes destinés exclusivement au service des trains.

Tous les objets ci-dessus désignés sont inscrits, avec mention du prix d'achat, dans des registres visés par le Gouvernement et tenus constamment à jour.

Les prix seront portés sur les registres actuels, en tant qu'ils sont connus de la Compagnie.

Art. 7. — Le Gouvernement fera exécuter les chemins restant encore à construire ou à terminer pour son compte, ainsi que les bâtiments et travaux d'art y relatifs, dans

des conditions de solidité au moins égales à celles présentées par les lignes actuellement existantes.

La Compagnie est autorisée, à chaque adjudication, à appeler l'attention du Ministre de l'intérieur sur toutes les dispositions qui pourraient améliorer le transport des voyageurs et marchandises, et, en général, sur tout ce qui paraît être nécessaire pour avoir une bonne exploitation.

Les chemins de fer qui, par suite de conventions avec d'autres entreprises ou de toute autre façon, deviendraient la propriété du Gouvernement seront, dans le cas où ils devraient être repris par la Compagnie en exécution de l'article 1er (lettre *d*), remis en parfait état d'entretien dans la première année de l'exploitation, par les soins de l'État ou par la Compagnie agissant pour le compte de l'État, suivant décision du Ministre de l'intérieur.

L'état d'entretien dans lequel se trouveront les voies, bâtiments, travaux d'art, etc., après la reprise par le Gouvernement, sera constaté par une commission de trois experts, qui déterminera en même temps les réparations et renouvellements nécessaires pour mettre le chemin en question dans une situation d'entretien égale à celle des autres lignes exploitées par la Compagnie.

Les membres de cette commission seront nommés par le Ministre de l'intérieur, la Compagnie entendue.

Les frais résultant de cette constatation seront à la charge du Gouvernement.

Ledit examen ne portera pas sur les travaux mentionnés au chapitre IV.

Art. 8. — La Compagnie devra entretenir convenablement les chemins de fer de l'État, y compris les bâtiments, travaux d'art et toutes les dépendances, et remettre le tout au Gouvernement, à l'expiration de la concession, dans un bon état d'entretien.

La Compagnie est tenue d'assurer l'exécution de tous les engagements contractés par l'État, lors de l'établissement

ou du rachat des lignes, tant pour l'exploitation que pour l'entretien des travaux.

Art. 9. — Les dépenses en rails neufs, traverses, aiguilles et plaques tournantes, ainsi que celles nécessitées par le renouvellement de locomotives, tenders, voitures et wagons, se feront au moyen des fonds dont il sera parlé ci-après, et, en cas de besoin, conformément aux prescriptions du dernier paragraphe de l'article 48.

Art. 10. — Toutes les réparations aux divers éléments mentionnés à l'article 5, et résultant d'inondations, ruptures de digues, débâcles des glaces, guerre ou révolution, sont supportées par l'État.

Sont également au compte de l'État :

1° Les travaux de défense faits en vue de prévenir les affouillements le long des piles et culées des ponts situés sur les grands fleuves, ainsi que les réparations des avaries causées aux ponts par ces affouillements, quand un bon entretien des travaux et enrochements déjà existants n'aura pas suffi pour empêcher lesdits affouillements;

2° Les frais de réparation des ponts établis sur les grands cours d'eau et des travaux de soutènement, en cas d'avaries occasionnées par des chocs de navires, pour autant qu'on ne pourra en recouvrer le montant sur les auteurs du dégât. La Compagnie sera tenue de poursuivre le remboursement des dépenses de cette nature vis-à-vis des tiers, même par voie judiciaire ;

3° Les frais de réparation des divers éléments définis à l'article 5, pour autant qu'il sera prouvé que la réparation résulte d'un vice de construction, et que la Compagnie en aura donné connaissance au Ministre de l'intérieur, dans un délai de deux années à dater de la remise de la ligne.

Pour éviter ou tout au moins réduire au minimum toute interruption de service, la Compagnie commencera par faire les réparations, et avisera en même temps le Ministre de l'intérieur

La Compagnie portera uniquement en compte, pour l'exécution des réparations de cette sorte, les dépenses réellement faites, sans réaliser aucun bénéfice à cette occasion.

Les interruptions du service du chemin de fer nécessitées par lesdites réparations ne donneront droit à aucune indemnité.

Art. 11. — La Compagnie devra faire assurer contre l'incendie les bâtiments des gares communes dont elle a l'exploitation, à moins de stipulations contraires dans les conventions relatives auxdites gares.

CHAPITRE II.

Du Matériel et de l'Exploitation.

Art. 12. — Les voitures et wagons doivent être construits de manière à pouvoir circuler sur les autres lignes de la Hollande, sur les chemins allemands et belges.

Art. 13. — L'aménagement des voitures à voyageurs doit être soumis à l'approbation du Ministre de l'intérieur.

Conformément à l'article 45 de la loi du 9 avril 1875 (*Journal officiel*, n° 67), un certain nombre de wagons servant au transport des marchandises, chevaux et bestiaux, sera construit de manière à pouvoir transporter les troupes et le matériel de l'armée. Le nombre de ces wagons sera fixé par le Ministre de l'intérieur.

Art. 14. — Le nombre de trains journaliers pour les voyageurs ou mixtes est fixé provisoirement à quatre dans chaque direction.

Cette disposition doit être interprétée en ce sens que le nombre moyen de kilomètres parcourus journellement par les trains de voyageurs ou mixtes, sur l'ensemble des chemins de fer de l'État, doit être égal à huit fois le nombre de kilomètres exploités.

Un des quatre trains désignés ci-dessus pourra être, au gré de la Compagnie, un train de grande vitesse composé uniquement de voitures de 1re et de 2e classe.

Art. 15. — Le nombre de trains, prévu à l'article précédent, ne pourra être augmenté que de commun accord entre le Ministre de l'intérieur et la Compagnie.

Art. 16. — Lorsque, sur une partie du réseau, la recette brute moyenne par train-kilomètre aura dépassé 3 florins pendant un semestre, le Ministre de l'intérieur aura le droit d'exiger l'augmentation du nombre de trains.

Le Ministre de l'intérieur décidera si les nouveaux trains prescrits devront marcher pendant l'année entière ou seulement pendant quelques mois.

Art. 17. — La Compagnie sera tenue de mettre en marche, soit le jour, soit la nuit, sur la partie de son réseau située sur le territoire néerlandais, les trains extraordinaires qui pourraient lui être demandés par le Gouvernement pour des motifs spéciaux dans l'intérêt de l'État.

Dans le cas où le produit d'un train de l'espèce serait inférieur à 0fl,75 le jour, ou à 1fl,20 la nuit par kilomètre, le Gouvernement devra payer la différence.

Le produit de ces trains, y compris au besoin le complément versé par le Gouvernement, sera compris dans la recette brute définie à l'article 42.

Art. 18. — La Compagnie est autorisée à organiser des trains de plaisir ou autres trains à prix réduits.

Art. 19. — Les employés chargés de la surveillance et de l'entretien de la ligne, de l'exploitation et de la perception des recettes sont choisis et nommés par la Compagnie.

Les agents seront de préférence Néerlandais, en tant qu'ils ne sont pas appelés à exercer leurs fonctions sur les parties du réseau situées à l'étranger.

Les agents en relation avec le public porteront un signe distinctif, pendant leurs heures de service.

CHAPITRE III.

Des Tarifs et du Transport.

Art. 20. — Les conditions de transport des voyageurs, bestiaux, marchandises, etc., pour toutes les lignes exploitées par la Compagnie dans l'intérieur du royaume, seront arrêtées et modifiées par le Ministre de l'intérieur, la Compagnie entendue, à moins qu'il n'y ait été pourvu par une loi ou par un règlement général d'administration intérieure.

Art. 21. — Le Ministre de l'intérieur détermine, pour les lignes exploitées à l'intérieur du royaume par la Société des chemins de fer de l'État, la Société entendue, le maximum des tarifs à percevoir par kilomètre pour le transport des voyageurs, bestiaux, marchandises, etc., ainsi que les droits fixes et les frais accessoires, c'est-à-dire enregistrement, chargement et déchargement, droit de dépôt et de magasinage, enlèvement et livraison à domicile des marchandises et autres objets. Les taxes *maxima* ainsi déterminées pourront être modifiées, au besoin, de la même manière.

Les distances d'application des tarifs pourront être augmentées pour le passage des ponts sur les grands fleuves ou des viaducs, avec l'assentiment du Ministre.

La Compagnie ne peut percevoir, à moins d'autorisation spéciale du Ministre, d'autres taxes que celles pour lesquelles il a été fixé un prix maximum.

Art. 22. — Toutes propositions d'établissement ou de modification de tarifs devront, sans exception, être soumises à l'approbation du Ministre de l'intérieur qui s'assurera que les prix ne dépassent pas le maximum fixé.

Si, dans les quinze jours de la proposition, le Ministre n'a pas notifié sa décision à la Compagnie, celle-ci pourra, en attendant ladite décision, publier et appliquer le tarif,

à *titre provisoire*, en observant les délais prévus par l'article 30 de la loi du 9 avril 1875 (*Journal officiel*, n° 67).

Art. 23. — Les tarifs des services accessoires prévus par l'article 2 (lettre *b*), établis avec l'autorisation du Ministre, seront fixés conformément aux 1er et 2e paragraphes des articles 21 et 22.

Art. 24. — La Compagnie a droit au transport gratuit de son personnel et des matériaux nécessaires pour son exploitation.

La gratuité ne pourra être accordée à d'autres transports, sur les lignes de l'État, qu'en vertu d'une autorisation spéciale du Ministre de l'intérieur.

Les fonctionnaires de l'État, chargés du contrôle, voyageront gratuitement en service. Le Ministre fixera les classes afférentes aux différents grades.

Art. 25. — Les matériaux nécessaires pour tous les travaux prévus par les articles 7, 10, 27 et 29, y compris les terres pour l'élargissement de la voie, seront transportés à raison de 0fl,009 (0fr,018) par tonne de 1.000 kilog. et par kilomètre.

CHAPITRE IV.

Des travaux à exécuter sur les chemins de fer de l'État après leur mise en exploitation.

Art. 26. — Une deuxième voie sera établie, au compte de l'État, sur les sections où la Compagnie le jugera nécessaire pour les besoins du service et après que le Ministre de l'intérieur aura reconnu cette nécessité.

Art. 27. — L'élargissement de la plate-forme pour l'établissement de cette seconde voie sera exécuté, les matériaux seront fournis et mis en œuvre par la Compagnie, aux frais de l'État. La Compagnie ne portera en compte que les dépenses réellement faites sans réaliser aucun bénéfice.

La Compagnie devra produire à l'avance un plan des

travaux à faire, avec un état estimatif des dépenses. Ces pièces seront soumises à l'approbation du Ministre de l'intérieur qui pourra faire exécuter les travaux par voie d'adjudication publique.

ART. 28. — Les dépenses faites pour cette deuxième voie seront remboursées à la Compagnie après achèvement ou par à-compte, au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Dans le cas où la Compagnie n'aurait pas reçu les mandats nécessaires pour ces remboursements, elle pourra, moyennant l'assentiment du Ministre de l'intérieur, retenir les sommes dues sur le montant des versements prévus par l'article 46 du présent traité.

ART. 29. — Si, au cours de l'exploitation, le Ministre de l'intérieur décide, d'accord avec la Compagnie, l'agrandissement des installations existantes ou l'exécution de travaux neufs, ces travaux seront exécutés par la Compagnie aux frais du Gouvernement.

La Compagnie ne portera en compte que les dépenses réellement faites à ce sujet, en s'interdisant tout bénéfice.

La Compagnie devra se conformer aux prescriptions du 2e paragraphe de l'article 27.

ART. 30. — Les dépenses résultant des travaux mentionnés en l'article précédent, les frais d'entretien énumérés à l'article 7 et ceux de réparations ou de défense prévus par l'article 10 seront, en cas d'exécution par la Compagnie, remboursés de la même façon que ceux de la deuxième voie, conformément à l'article 28.

ART. 31. — Le Ministre de l'intérieur peut prescrire des travaux dont la Compagnie ne reconnaîtrait pas l'utilité.

La Compagnie pourra toujours, après en avoir avisé le Ministre, faire exécuter les travaux d'agrandissement ou les intallations nouvelles qu'elle jugerait utiles pour son service, et dont le Gouvernement n'aurait pas reconnu la nécessité.

Art. 32. — La Compagnie devra entretenir tous les travaux exécutés pendant l'exploitation, de la même manière que ceux qui lui ont été livrés à l'ouverture des lignes.

La mise en possession des travaux neufs se fera au moyen d'un procès-verbal qui décrira exactement la situation des travaux livrés.

CHAPITRE V.

Commencement, durée et fin de l'exploitation.

Art. 33. — Le Ministre de l'intérieur avisera la Compagnie, trois mois à l'avance, lorsqu'une partie des chemins de fer de l'État sera prête à être livrée à l'exploitation, en indiquant l'époque probable de son achèvement.

Dans les quinze jours qui suivent l'achèvement complet, un procès-verbal constatant la remise sera dressé; ce procès-verbal sera signé par les personnes désignées à cet effet par les deux parties.

Ce procès-verbal indiquera, en outre de la désignation des sections livrées, l'état dans lequel se trouvent la voie, les bâtiments et les travaux d'art.

Art. 34. — Une section de ligne sera considérée comme pouvant être livrée à l'exploitation dès que tous les travaux et aménagements, dont la construction est à la charge du Gouvernement d'après l'article 5, seront achevés et prêts à être utilisés.

Les lignes ou sections de ligne seront ouvertes à l'exploitation au plus tard dans les quinze jours qui suivront la date du procès-verbal constatant la remise desdites lignes ou sections.

La Compagnie sera passible d'une amende de 500 florins par jour de retard.

Le Ministre de l'intérieur fera en sorte que, quelque

temps avant la livraison d'une section de ligne, la Compagnie puisse installer tout le matériel nécessaire pour l'exploitation dans les bâtiments situés sur ladite section et raccordés avec la voie, et que les voyages d'épreuve soient faits avant l'ouverture du service.

Art. 35. — Une section de ligne pourra être ouverte au transport des voyageurs et des marchandises, de commun accord entre le Ministre de l'intérieur et la Compagnie, alors même que tous les travaux et installations à établir au compte du Gouvernement, d'après l'article 5, ne seraient pas encore complétement achevés, à condition toutefois que les trains puissent circuler sur toute l'étendue de la section considérée, et que toutes les mesures de sûreté prescrites par la loi aient été prises.

Art. 36. — Dès qu'une ligne ou section de ligne du réseau de l'État aura été ouverte à l'exploitation, la Compagnie devra pourvoir à l'entretien de la voie, des bâtiments, travaux d'art, etc., en observant les dispositions prévues par les articles 7 et 10.

Art. 37. — Le délai pendant lequel la Compagnie est chargée de l'exploitation des chemins de fer de l'État expirera cinquante ans après l'ouverture à l'exploitation d'une longueur de 500 kilomètres, comprenant au moins trois lignes complétement achevées.

Cette époque est fixée au 31 décembre 1917.

Art. 38. — Le Ministre de l'intérieur se réserve de reprendre l'exploitation des chemins de fer de l'État en annulant cette convention au bout de vingt, trente ou quarante années, après l'achèvement des lignes mentionnées dans l'article 1er (lettre *a*).

La Compagnie sera avisée de cette reprise au moins un an à l'avance.

Art. 39. — La Compagnie pourra être déchue de ses droits relatifs à l'exploitation des chemins de fer de l'État :

1° Si elle est hors d'état de pourvoir à l'entretien des voies et dépendances nécessaires à l'exploitation, en admettant que l'article 15 de la loi du 9 avril 1875 (*Journal officiel*, n° 67) ait reçu déjà une fois son application ;

2° Dans le cas où elle ne satisferait pas aux prescriptions de la présente convention pour ce qui concerne l'exploitation, le matériel ou le service.

Elle encourra pareillement la déchéance :

(*a*) Si elle ne se conforme pas, dans le délai fixé, à l'avertissement qu'elle aura reçu ;

(*b*) Si le Conseil d'État, entendu d'après la loi du 21 décembre 1861 (*Journal officiel*, n° 129) à l'occasion d'un différend au sujet des obligations de la Compagnie, se prononce pour la déchéance.

En cas de déclaration de déchéance, le Ministre de l'intérieur a le droit de disposer immédiatement du personnel et du matériel de l'exploitation.

Tout ce qui a été acheté ou acquis pour l'exploitation des chemins de fer de l'État sera repris par le Gouvernement contre remboursement d'une somme qui ne peut dépasser 65 p. 100 de la valeur à laquelle ces objets auront été taxés par trois experts.

Ces experts sont nommés comme il est dit à l'article 624 du Code civil pour la nomination des arbitres.

Art. 40. — La Compagnie ne pourra, sauf le cas de force majeure, suspendre le service sur les chemins de fer de l'État, en tout ou en partie, sans le consentement du Ministre de l'intérieur.

Dans le cas où la Compagnie viendrait à violer cette interdiction, le Ministre de l'intérieur pourrait prendre immédiatement possession du personnel et du matériel de l'exploitation, et continuer le service aux risques et périls de la Compagnie, tout en conservant la faculté d'appliquer les pénalités prévues à l'article 39.

CHAPITRE VI.

Dispositions financières.

Art. 41. — La Compagnie doit rendre compte au Gouvernement de toutes les recettes effectuées sur les chemins de fer de l'État; elle n'a pas à produire de pièces devant la Cour des comptes.

Le contrôle de ces recettes par l'État se fera d'après un règlement arrêté par le Roi, sur la proposition du Conseil d'État.

Art. 42. — Les recettes brutes des chemins de fer de l'État comprennent :

(*a*) Le produit du transport des voyageurs, bestiaux, marchandises et autres objets ;

(*b*) Les versements complémentaires prévus au 2e paragraphe de l'article 17 (*);

(*c*) Le produit des transports effectués pour le compte du Gouvernement au prix de $0^{fl},009$ ($0^{fr},018$) par tonne et par kilomètre;

(*d*) Les frais de chargement, déchargement, dépôt, enlèvement et remise des marchandises à domicile, etc.;

(*e*) Les frais accessoires pour le transport des voyageurs et des marchandises ;

(*f*) Le montant des redevances stipulées à l'article 61 (**);

(*g*) Les indemnités payées par d'autres compagnies pour l'usage commun des voies et stations; les recettes accessoires provenant des ventes d'herbages, locations de buffets, etc.

Sur les recettes brutes ainsi définies :

(*a'*) On prélèvera tout d'abord la proportion prévue par

(*) Trains extraordinaires mis en marche sur la réquisition du Gouvernement.

(**) Raccordements particuliers.

l'article 44 (lettre *a*) pour constituer le fonds de renouvellement des rails, traverses, aiguilles et plaques tournantes;

(*b'*) 80 p. 100 de l'excédant appartiendra à la Compagnie;

(*c'*) La Compagnie percevra, en outre, pour ce qui concerne les lignes définies à l'article 1er (lettres *c* et *d*), 600 florins par an et par kilomètre pour les quatre premières années de son exploitation, et 300 florins par an et par kilomètre pour les quatre années suivantes.

Il est entendu que cette disposition ne sera pas applicable aux lignes dont l'État deviendrait propriétaire, soit par convention avec d'autres entreprises, soit par voie de rachat ou de toute autre manière (*), si, à l'époque de la cession à l'État, la recette brute desdites lignes s'élève déjà au chiffre de 3.750 florins par an et par kilomètre.

Les comptes d'exploitation pendant un exercice incomplet seront établis dans les mêmes proportions que ceux d'une année entière, au prorata du nombre de jours d'exploitation.

Lorsque les sommes versées au fonds de renouvellement (lettre *a'*) et la part des recettes attribuée à la Compagnie (lettres *b'* et *c'*) n'atteindront pas ensemble le chiffre de 4.800 florins par année et par kilomètre des chemins de fer de l'État, la Compagnie retiendra les recettes brutes jusqu'à concurrence de pareille somme.

L'excédant de la recette brute sur les prélèvements indiqués ci-dessus appartiendra au Gouvernement.

Pour avoir le produit brut par an et par kilomètre, on divisera, à la fin de chaque année, la recette brute par le nombre de kilomètres exploités dans l'année.

Lorsque, dans le courant d'une année, de nouvelles lignes seront livrées à l'exploitation, on calculera séparément les résultats de chaque période pour avoir le produit moyen par kilomètre pour toute l'année.

(*) Lignes du groupe *d* (art. 1er).

Dans les redevances prévues sous la lettre (*g*) dans le présent article, ne sont pas comprises celles qui proviennent de remboursements de travaux neufs ou agrandissement d'installations existantes, effectuées par l'État pour le compte d'autres Compagnies de chemins de fer, non plus que les sommes à payer par la Compagnie, à l'occasion de l'emploi des ateliers appartenant aux chemins de fer de l'État dans l'intérêt de l'exploitation des autres lignes mentionnées à l'article 2 de la présente convention.

Toutes les redevances de cette espèce appartiennent entièrement au Gouvernement.

Art. 43. — Pour déterminer le solde-profit prévu par l'article 45, on ne pourra déduire, soit directement, soit indirectement, de la part de recettes attribuée à la Compagnie, d'autres dépenses que celles ci-après :

(*a*) Les frais d'entretien et d'exploitation des chemins de fer et des divers services prévus par l'article 2 (lettre *b*), non compris les frais de réparations laissés à la charge du Gouvernement d'après les articles 7 et 10 ;

(*b*) Les versements annuels au fonds de renouvellement et de réserve mentionné à l'article 44, en tant que ce versement n'aura pu être effectué au moyen des produits bruts des chemins de fer de l'État et que la Compagnie aura dû y pourvoir aux termes de l'article 48, § 3 ;

(*c*) Le montant annuel de la contribution de la Compagnie à la caisse de prévoyance et de retraite des employés de la Compagnie, contribution qui ne devra pas dépasser 50 florins par kilomètre exploité ;

(*d*) Les redevances ou indemnités dues aux autres Compagnies pour l'usage commun de lignes et stations ou résultant de conventions approuvées par le Roi ;

(*e*) Le solde « comptes de parcours réciproques du matériel roulant », lorsque ce solde sera en déficit pour la Compagnie ;

(*f*) Les sommes nécessaires au payement des coupons et

à l'amortissement des emprunts contractés par la Compagnie, conformément aux dispositions de la présente convention, en tenant compte de la différence existante entre la valeur nominale et le taux effectif de ces emprunts, et non compris les remboursements provenant de la conversion d'une dette en une autre contractée à de meilleures conditions;

(*g*) Le remboursement prévu par les lois ou conventions des sommes perçues à titre de garantie;

(*h*) Toutes les dépenses non mentionnées ci-dessus et reconnues nécessaires pour l'administration de la Compagnie et l'exploitation de ses lignes.

Ne seront pas comprises dans ces dépenses les amendes qui pourraient être dues par la Compagnie, en exécution de l'article 34 de la présente convention, non plus que les amendes et frais de condamnation encourues par la Compagnie pour avoir contrevenu aux dispositions des lois.

La valeur des voitures et wagons construits par la Compagnie dans ses ateliers, pour augmenter son matériel, reste à la charge du compte « capital » de la Compagnie; les frais de remplacement de voitures et wagons hors de service seront à la charge du fonds de renouvellement des locomotives, tenders, voitures et wagons.

Le compte des dépenses d'exploitation de l'exercice dans lequel les voitures et wagons auront été livrés sera diminué de la valeur desdites voitures ou wagons.

Il est interdit à la Compagnie de construire dans ses ateliers des locomotives ou des tenders.

Art. 44. — Indépendamment de la part revenant au Gouvernement dans les recettes de l'exploitation des chemins de fer de l'État et du produit des lignes mentionnées à l'article 2, on mettra de côté, chaque année :

(*a*) 500 florins par kilomètre de voie simple et 1.000 floins par kilomètre de voie double, pour constituer un fonds

de réserve pour le renouvellement des rails, traverses, aiguilles et plaques tournantes;

(*b*) 100 florins par kilomètre pour former un deuxième fonds de réserve, afin de pourvoir aux frais de réparation des voies, bâtiments, travaux d'art ou matériel roulant, et au payement des indemnités dues à des particuliers, à la suite d'incendie, d'accident ou de toute autre cause analogue.

(*c*) 4 p. 100 du montant total du produit brut arrêté d'après l'article 42, composant un fonds de renouvellement des locomotives, tenders, voitures, wagons, essieux et roues.

Pour l'application des dispositions du paragraphe (*c*) ci-dessus, les recettes brutes des chemins de fer de l'État, calculées conformément à l'article 42, seront considérées comme réalisées également sur les lignes mentionnées à l'article 2, au prorata de la longueur de ces dernières.

Art. 45. — Lorsque l'établissement de la balance annuelle aura fait ressortir, au profit de la Compagnie, un solde dépassant 4 $^1/_2$ p. 100 du montant versé sur le capital social « actions », le surplus sera réparti par moitié entre l'État et la Compagnie, jusqu'à ce que la part de celle-ci s'élève à 5 p. 100; le surplus sera partagé dans la proportion de quatre cinquièmes pour le Gouvernement et d'un cinquième pour la Compagnie.

La balance des profits et pertes sera communiquée, le plus tôt possible, aux Ministres de l'intérieur et des finances.

Art. 46. — Le décompte de chaque exercice entre le Gouvernement et la Compagnie sera réglé dans les six premiers mois de l'exercice suivant. Toutefois, la Compagnie versera, chaque trimestre, au Trésor public, un à-compte à peu près égal à la part revenant au Gouvernement pour cette période.

Art. 47. — Au moment de la reprise des lignes de l'État par le Gouvernement, soit à l'expiration de la concession suivant l'article 37, soit en cas d'annulation de la

10

présente convention, en vertu de l'article 38, on devra se conformer aux dispositions ci-après :

— La proportion de matériel roulant, afférente aux chemins de fer de l'État et aux lignes mentionnées à l'article 2, sera déterminée de commun accord entre le Ministre de l'intérieur et la Compagnie.

— La répartition sera faite proportionnellement à la longueur des lignes et d'après la valeur attribuée au matériel par trois experts nommés conformément au dernier paragraphe de l'article 39.

— Le Gouvernement deviendra propriétaire de la partie du matériel roulant affectée aux chemins de fer de l'État dans ladite répartition, ainsi que de tous les objets acquis par la Compagnie en vue de l'exploitation de ces lignes, aux termes de l'article 6, des approvisionnements et de tous objets mobiliers ou non ayant appartenu à la Compagnie.

— Les matières en magasin, ainsi que les objets mobiliers qui n'appartiendraient pas exclusivement, soit aux chemins de fer de l'État, soit aux lignes définies à l'article 2, seront répartis au prorata des longueurs et à l'amiable entre les chemins de fer de l'État et les chemins indiqués à l'article 2.

— Le matériel fixe en service, aussi bien sur les lignes dont il est question à l'article 2, que sur les chemins de fer de l'État, sera évalué par des experts nommés comme il est dit à l'article 39, et la part afférente aux chemins mentionnés à l'article 2, calculée d'après la proportion indiquée ci-dessus, sera versée par le Gouvernement dans la caisse de la Compagnie, en même temps que les sommes dont il est question à la lettre *b* du présent article.

— La remise aura lieu au moyen d'un procès-verbal dressé par des délégués des deux parties, aux frais du Gouvernement.

— En cas de désaccord entre les délégués ou de contes-

tation soulevée par la Compagnie, le Ministre de l'intérieur aura le droit de disposer de tout ce qui lui paraîtra nécessaire pour l'exploitation des chemins de fer de l'État, sauf à payer une indemnité à fixer par le tribunal.

— Le Gouvernement sera substitué aux charges résultant pour la Compagnie des conventions passées par elle, dans les limites de ses statuts à l'occasion de l'exploitation des chemins de fer de l'État, en tant qu'il aura acquis les droits résultant desdites conventions pour la Compagnie.

— Les charges dont il vient d'être parlé ne sauraient comprendre le payement d'objets à livrer par la Compagnie d'après la présente convention, à moins que lesdits objets, par leur nature ou leur destination, ne doivent être payés sur le fonds de renouvellement ou de réserve relatif aux lignes et que ce fonds soit suffisant pour régler le montant des acquisitions.

— Par contre, le Gouvernement devra rembourser à la Compagnie :

(*a*) La somme versée sur les actions dans le capital social, autant que ces actions n'auront pas été amorties par voie de rachat ou autrement, diminuée de l'importance des fonds qui, provenant des versements effectués sur les actions, seraient encore disponibles au moment de la reprise ;

(*b*) La somme nécessaire, à la date de la reprise, pour compléter le remboursement des emprunts contractés par la Compagnie, avec l'autorisation du Roi, sous déduction des fonds restés disponibles, à la même date, sur le produit de ces emprunts ainsi que du montant des dépenses faites à l'aide de ces fonds, conformément au 3e paragraphe de l'article 73 ;

(*c*) Une somme égale à vingt fois le montant moyen des revenus payés aux actionnaires pendant les sept dernières années, en sus de l'intérêt à 5 p. 100 des sommes versées sur les actions.

Si la reprise de l'exploitation s'effectue moins de vingt

années avant l'expiration du délai fixé par l'article 37, le payement prévu par le paragraphe (*c*) qui précède sera réduit dans la proportion du nombre d'années restant à courir.

Les remboursements stipulés aux paragraphes *a*, *b*, *c* ci-dessus ne sont dus que dans la proportion des lignes déterminées à l'article 1er, par rapport aux lignes mentionnées dans les articles 1 et 2, et d'après la longueur kilométrique.

Le payement prévu sous la lettre *b* se fera un mois après la remise de l'exploitation à l'État, en ajoutant 5 p. 100 d'intérêt, à compter du jour de la remise jusques et y compris le trentième jour après le versement de la somme.

Les payements mentionnés (lettres *a* et *c*) s'effectueront dans les deux mois qui suivront le jour de la remise de l'exploitation, en y ajoutant 5 p. 100, à compter dudit jour de la remise jusques et y compris le jour qui précédera celui du payement.

CHAPITRE VII.

Des fonds de renouvellement et de réserve.

Art. 48. — Les sommes mises de côté d'après l'article 44 (lettres *a*, *b* et *c*) feront l'objet de comptes distincts, suivant leurs diverses destinations.

Les comptes du fonds de réserve, établis par les paragraphes *a* et *b*, seront séparés pour les chemins définis à l'article 1er et ceux qui sont mentionnés à l'article 2.

L'administration et la responsabilité des fonds mis en réserve, en exécution de l'article 44 (lettres *a* et *b*), se feront, pour les chemins du premier groupe, conformément aux dispositions prescrites par la loi, et, pour les autres, en vertu d'un règlement à soumettre à l'approbation royale.

Dans le cas où ces fonds seraient insuffisants pour

satisfaire aux besoins auxquels ils doivent faire face, la Compagnie devra fournir le complément. Toutefois, le déficit sur le fonds de réserve institué par le paragraphe *a* de l'article 44 sera prélevé pour un cinquième sur la part du produit brut revenant à l'État.

Art. 49. — Dans le cas où ces fonds seraient plus que suffisants pour parer aux besoins correspondants, l'excédant sera employé en inscriptions sur le grand-livre de la dette nationale.

On agira de la même manière avec les intérêts produits par lesdites inscriptions.

Art. 50. — Le Ministre de l'intérieur fixera chaque fois, sur la proposition de la Compagnie, le montant des sommes à prendre pour pourvoir aux exigences prévues par l'article précédent.

Les réparations ou renouvellements partiels des rails, traverses, aiguilles et plaques tournantes, ainsi que des machines, tenders, voitures, wagons, essieux et roues, ne pourront pas être payés sur les fonds prévus par l'article 44 (lettres *a* et *c*).

Art. 51. — Les objets dénommés à l'article 50 et payes au moyen des fonds de réserve ne peuvent être employés pour la voie ou pour l'exploitation qu'avec l'assentiment du Ministre de l'intérieur.

Art. 52. — Les vieilles matières provenant d'objets remplacés et payés sur les fonds dont il est question dans ce chapitre, seront vendues.

Le produit de ces ventes sera versé au crédit des fonds respectifs ou employés de la même manière que les réserves en question.

Art. 53. — Lorsqu'une partie de ligne aura été ouverte à l'exploitation avant l'expiration du délai d'entretien laissé à la charge de l'entrepreneur de la voie, on versera au crédit du fonds de renouvellement, pour l'achat de rails,

traverses, aiguilles et plaques tournantes, la moitié des sommes qui pourraient être retenues sur les payements à faire à l'entrepreneur; la deuxième moitié sera mise à la disposition de la Compagnie, qui aura l'obligation de l'employer, dans les 2^{e} et 3^{e} années de l'exploitation, au renouvellement du sable et du ballast.

Art. 54. — Le Ministre de l'intérieur fera ajouter cette disposition dans le cahier des charges, pour tous les travaux de chemins de fer qui restent encore à faire par l'État.

Art. 55.—Dès qu'un fonds de réserve atteindra le chiffre de 1.000 florins par kilomètre, on cessera d'accroître ce fonds par voie de prélèvement sur les produits de l'exploitation.

Les intérêts produits par un pareil fonds de réserve seront attribués à la Compagnie, sauf application de l'article 45.

Les réparations qui, d'après les articles 7 et 10, reviennent entièrement à la charge de l'État ne seront pas payées sur les fonds de réserve.

Art. 56. — A l'expiration de cette convention, ou en cas de reprise de l'exploitation par l'État, soit enfin en cas de déchéance de la Compagnie, le Gouvernement deviendra propriétaire de toutes les valeurs appartenant au fonds de renouvellement constitué d'après l'article 44 (lettre *a*) et au fonds de réserve (lettre *b*).

Le fonds de renouvellement établi en exécution de la lettre *a* et le fonds de réserve relatif aux chemins faisant l'objet de l'article 2, seront, en ce cas, mis entièrement à la disposition de la Compagnie, tandis que les valeurs appartenant au fonds pour le renouvellement du matériel seront réparties au prorata de la longueur des lignes prévues par les articles 1 et 2, entre le Gouvernement et la Compagnie.

CHAPITRE VIII.

Dispositions diverses.

Art. 57. — La loi du 9 avril 1875 (*Journal officiel*, n° 67) est applicable au service des chemins de fer exploités par la Compagnie, en tant qu'il n'y est pas dérogé par la présente convention.

Art. 58. — Les particuliers pourront, avec le consentement donné par le Ministre de l'intérieur, la Compagnie entendue, établir, le long du chemin de fer et dans le voisinage des stations, des magasins ou des quais pourvus de grues ou autres appareils destinés au chargement ou au déchargement des wagons.

On devra, dans ce cas, établir une ou plusieurs voies en dehors du chemin de fer, de telle sorte que les wagons en chargement ou en déchargement n'entravent pas la circulation sur la voie principale.

Art. 59. — La Compagnie est tenue de faire surveiller gratuitement par ses agents les fils et appareils télégraphiques. Elle avisera les fonctionnaires du service des télégraphes de tous les accidents survenus aux fils, en indiquant, autant que possible, la cause des interruptions.

En cas de rupture de fils, les agents de la Compagnie devront réunir provisoirement les deux bouts cassés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet par le Ministre des finances.

Art. 60. — La Compagnie devra fournir à ses frais les voitures nécessaires pour les transports de la poste et des employés chargés du service des dépêches. La Compagnie pourra donner, pour ce transport, des compartiments de voitures ordinaires, pourvu que lesdits compartiments suffisent pour assurer l'exécution du service.

Les voitures-poste ou compartiments de voitures ordinaires, affectés au service des postes, devront être organisés

aux frais de la Compagnie, d'après les instructions du Ministre des finances.

Art. 61. — La Compagnie sera tenue de prendre ou de laisser, au moyen de ses trains de marchandises, les wagons en destination ou en provenance des quais particuliers prévus par l'article 58.

Les intéressés payeront $0^{fl},25$ par chaque wagon complet ou non et par kilomètre de distance, à compter depuis l'aiguille extrême de la station jusqu'à l'aiguille de raccordement du quai.

Dans le cas où cette distance serait inférieure à 2 kilomètres, la redevance sera de $0^{fl},50$ par wagon.

Le transport des wagons vides ne donnera lieu à aucune perception de cette nature.

Art. 62. — La Compagnie ne pourra, pour quelque raison que ce soit, invoquer un cas de force majeure qu'à la condition expresse d'avoir justifié vis-à-vis du Ministre de l'intérieur des causes invoquées pour établir ledit cas de force majeure, et cela dans les trente jours ayant suivi l'événement, ainsi que des effets exercés par lesdites causes.

Il en est de même pour tous les actes que la Compagnie croirait pouvoir reprocher aux fonctionnaires de l'État.

La Compagnie ne pourra baser une réclamation sur une plainte de cette nature, à moins d'avoir fait connaître au Ministre le fait principal et les conséquences qui auront motivé la plainte, le jour même où ce fait aurait été commis, ou, au plus tard, dans un délai de trente jours.

En aucun cas, elle ne pourra exiger d'indemnité à la suite de l'exécution d'un ordre donné simplement de vive voix.

Art. 63. — La Compagnie sera réputée n'avoir pas tenu ses engagements, faute par elle d'avoir laissé s'écouler les termes prévus pour leur exécution, et sans qu'il soit nécessaire de procéder à aucune constatation spéciale, sauf le cas où le retard proviendrait de faits imputables aux fonctionnaires de l'État.

Art. 64. — Pendant toute la durée de la présente convention, les lignes y mentionnées et situées sur le territoire néerlandais seront exemptées de tous droits de péage au profit de l'État, de la province ou des communes.

Art. 65. — Le Gouvernement conserve le droit d'autoriser, à toute époque de l'exécution du présent traité, soit dans la contrée traversée par le réseau, soit partout ailleurs, l'établissement de routes, canaux ou chemins de fer, sans que la Compagnie puisse exiger de ce chef une indemnité quelconque.

Art. 66. — En dehors des prescriptions de l'article 64, la Compagnie n'aura droit à aucune indemnité dans le cas où le Gouvernement userait de la faculté de modifier les tarifs des droits d'entrée ou de sortie, les taxes de péage, etc., aussi bien pour les voies de communication actuellement existantes que pour celles qui pourraient être créées pendant la durée de la présente concession.

La même disposition est applicable aux diverses mesures d'intérêt général qui pourraient être prises par le Gouvernement.

Art. 67. — Une convention faite de commun accord est une convention à laquelle les deux parties ont donné leur assentiment.

Art. 68. — Les distances des stations entre elles sont mesurées d'axe en axe des bâtiments principaux des stations, sur l'axe principal du chemin de fer.

A l'origine de chaque ligne, la distance sera toujours comptée à partir de l'extrémité du terrain appartenant au chemin de fer.

Les distances sur les lignes qui franchissent des frontières seront comptées depuis les bornes frontières.

Art. 69. — La Compagnie publiera mensuellement, au *Journal officiel*, le produit moyen de l'exploitation par jour et par kilomètre pour le transport des voyageurs et des marchandises pendant le mois précédent, ainsi que le pro-

duit moyen par jour et par kilomètre pour l'année courante; elle y fera figurer également les produits des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

Les comptes seront établis séparément pour les lignes définies aux articles 1 et 2.

Art. 70. — La Compagnie devra fournir sur l'ordre du Ministre, dans les bâtiments de l'administration centrale et dans ceux des stations principales, des locaux suffisants, meublés, éclairés et chauffés, pour les commissaires de surveillance et les fonctionnaires chargés du contrôle, indiqués à l'article 74 ci-après.

Art. 71. — Le siége de la Compagnie sera fixé dans les Pays-Bas.

La Compagnie sera dirigée par un Directeur général agissant sous la surveillance et le contrôle d'un Conseil de commissaires nommés par les actionnaires.

Les membres de ce Conseil seront, pour les deux tiers au moins, des Néerlandais domiciliés dans les Pays-Bas et y résidant.

Le Directeur général sera choisi et nommé par l'Assemblée d'actionnaires sur une liste de deux candidats, qui devront également être Néerlandais, présentée par le Conseil.

La nomination du Directeur général devra être sanctionnée par le Ministre de l'intérieur.

Le Directeur général représente la Compagnie en toutes circonstances, et il est autorisé à traiter pour toutes les affaires concernant l'administration.

Les statuts de la Compagnie seront mis en harmonie avec les dispositions de la présente convention, dans les trois mois qui suivront son approbation par la loi. Lesdits statuts, ainsi que les modifications qui pourraient y être apportées ultérieurement, seront, avant d'être arrêtés définitivement, et sans préjudice des dispositions du Code de commerce, soumis à l'approbation du Ministre de l'inté-

rieur qui s'assurera qu'il *ne* s'y trouve rien de contraire à la présente convention.

Art. 72. — La Compagnie ne pourra, sans le consentement du Roi, accroître son capital social ou contracter de nouveaux emprunts, ou tous autres engagements financiers analogues.

Les conditions d'émission de nouveaux emprunts sont également soumises à l'approbation royale.

Art. 73.—La Compagnie ne pourra, sans l'autorisation des Ministres de l'intérieur et des finances, appliquer les fonds provenant du capital social ou des emprunts, à d'autres dépenses que celles prévues par l'article 6 (lettres *a* à *e* et lettre *g*), non plus qu'à l'acquisition des matières mentionnées au même article (lettre *f*), tant que les approvisionnements ne sont pas épuisés.

La Compagnie ne peut pas s'engager à régler le montant des fournitures qui lui sont faites à des échéances dépassant le temps strictement nécessaire pour s'assurer de la bonne qualité desdites fournitures.

Les fonds provenant des emprunts peuvent être employés au payement des dépenses prévues par l'article 31 (§ 2), pour l'établissement de secondes voies, pour l'exécution de travaux neufs ou l'agrandissement de travaux existants sur les lignes mentionnées à l'article 2; en tant que l'exécution de ces divers travaux aura été approuvée par le Ministre de l'intérieur ou que la Compagnie devra en régler ou en avancer le montant, d'après les conventions faites à cet égard.

Les remboursements auxquels la Compagnie aura droit de ce chef, d'après les conventions, seront employés à l'amortissement et au payement des intérêts des emprunts.

Art. 74. — Un commissaire et un commissaire adjoint, nommés par le Roi, auront le droit d'assister aux assemblées de l'administration et à celles des actionnaires de la Compagnie ; ils auront voix consultative.

A cet effet, ils seront avisés, en même temps que les commissaires de la Compagnie, de toutes les réunions ordinaires et extraordinaires.

Les commissaires auront accès dans les bureaux et archives de la Compagnie; ils pourront examiner les livres.

Ils seront tenus, d'après les instructions qui leur seront données, de communiquer au Ministre de l'intérieur l'état des affaires de la Compagnie, et de lui remettre annuellement un rapport détaillé sur tout ce qui concerne l'administration de la Compagnie et les particularités de l'exploitation.

Dispositions transitoires.

Art. 75. — La portion du capital de garantie, déterminée par l'article 83 de la concession, pour l'exploitation des lignes définies à l'article 1er (lettre *a*) de la présente convention et déposée dans les caisses de l'État, sera convertie, à l'époque de la mise en vigueur du présent traité, en une inscription au grand-livre de la dette nationale, au crédit du fonds de réserve prévu par l'article 44 (lettre *b*).

Art. 76. — Par le fait de la signature de la présente convention, le Gouvernement approuve ce qui suit :

(*a*) Fixation du capital de la Compagnie à 13 millions de florins y compris un emprunt de priorité de 6.667.000 fl. rapportant un intérêt annuel de 5 p. 100, et dont les titres peuvent être échangés contre des actions du capital social déposées, à cet effet, à la banque des Pays-Bas. Les titres pour lesquels cet échange n'aurait pas lieu devront être amortis avant le mois de juillet 1916;

(*b*) Émission des emprunts suivants, contractés par la Compagnie;

1° Emprunt de 3.500.000 florins, donnant un intérêt de 5 p. 100, en date du 31 janvier 1873, et devant être amorti avant le mois de mai 1917:

2° Emprunt de 1 million de florins à 5 p. 100, en date du 1er novembre 1874, devant être amorti avant le mois de mai 1917;

(*c*) Reprise, par la Compagnie, de l'exploitation des lignes Almelo-Salzberg, et de Gronau à la frontière néerlandaise, aux conditions des traités de reprise dont ci-joint copie, passés à la date des 4-11 juin 1864 et 26 août-14 septembre 1875, avec les concessionnaires de ces lignes;

(*d*) Reprise par la Compagnie de l'exploitation du réseau Liégeois-Limbourgeois, aux conditions des traités de reprise, dont ci-joint copie, conclus, à la date des 27-28 mars 1864 et 6 mai 1867, avec les concessionnaires.

Art. 77. — La présente convention prendra cours à partir du 1er janvier 1876.

Il est entendu que le décompte de l'exercice 1875, entre le Gouvernement et la Compagnie, s'effectuera conformément aux dispositions de la concession du 11 août 1863.

Fait double :

Utrecht, le 24 mai 1876.

Le Directeur général de la Société d'exploitation des chemins de fer de l'État,
Signé F. s' Jacob.

La Haye, le 25 mai 1876.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé Heemskerk.

Le Ministre des finances,
H. J. van der Heim.

TABLE DES MATIÈRES.

Pages.

Étude sur les chemins de fer des Pays-Bas. 5

Chemin de fer Hollandais. 11

Résultats de l'exploitation du chemin de fer Hollandais. 18

Situation actuelle du chemin de fer Hollandais 19

Chemin de fer Néerlandais-Rhénan. 25

Résultats de l'exploitation du chemin de fer Néerlandais-Rhénan. . . . 29

Société d'exploitation des chemins de fer de l'État. 31

Conditions de concession de 1863. 32

Loi du 21 août 1859. 34

Convention des 24-25 mai 1876. 42

Loi du 9 avril 1875. 47

Frais de construction des chemins de fer de l'État. 52

Résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'État Néerlandais. . 53

Compagnies diverses. 57

Comparaison entre la situation des chemins de fer en France et dans les Pays-Bas. 62

Relations entre les Sociétés et l'État. 62

Période de construction. 62

Période d'exploitation. 64

Exploitation proprement dite. 65

Services rendus à l'État par les chemins de fer. 71

Fin des concessions. 73

Résultats obtenus par l'État. 75

Application de la formule néerlandaise aux comptes de la compagnie de l'Est pour l'année 1875. 77

Relations des compagnies avec le public. 81

Comparaison des tarifs. 84

Résumé général et conclusion. 89

Annexes et pièces justificatives.

Relevé général des concessions de chemins de fer accordées dans les Pays-Bas. 97

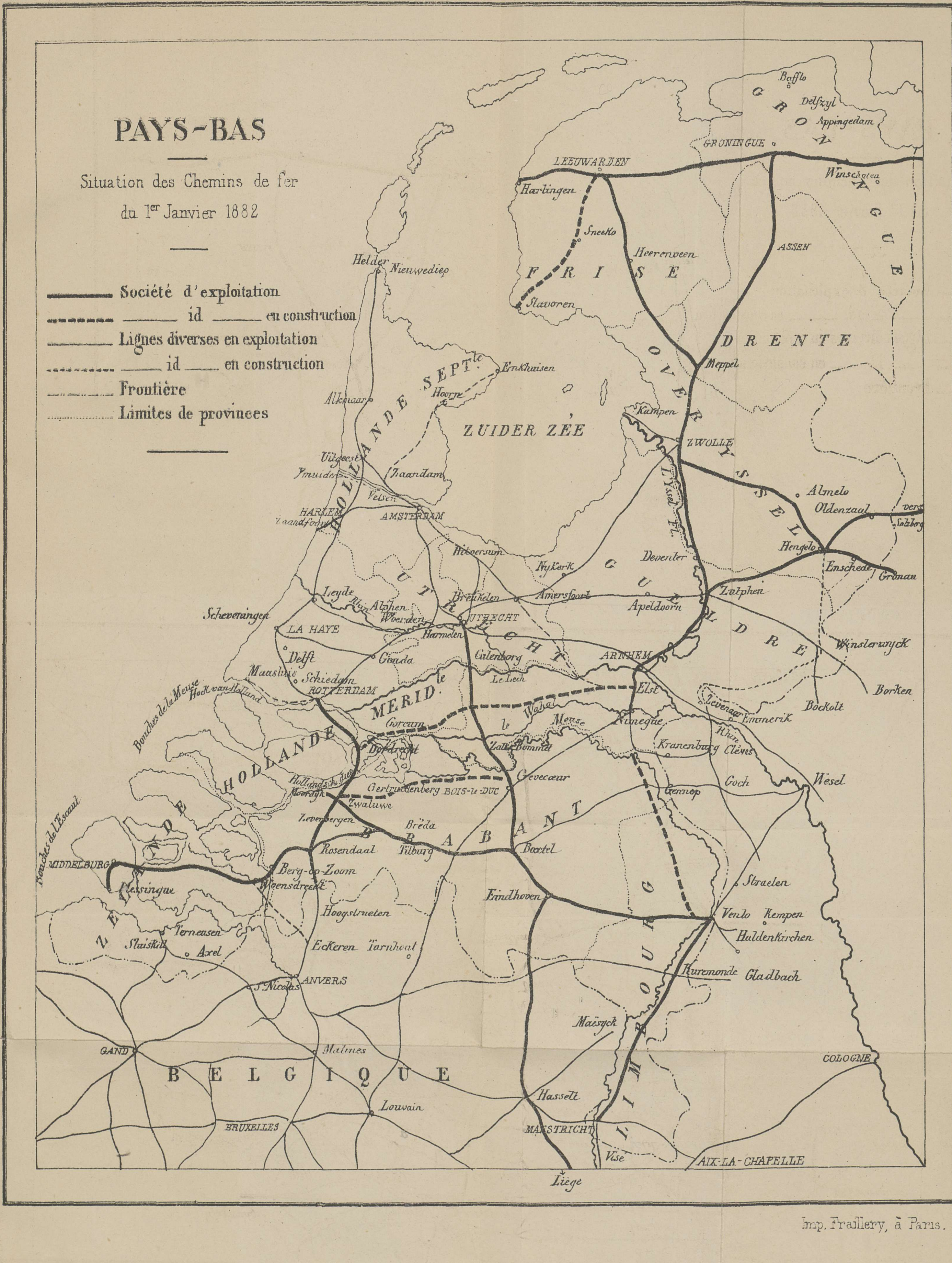
Situation générale des chemins de fer dans les Pays-Bas au 31 décembre 1881. 101

Loi néerlandaise du 9 avril 1875. 105

Convention des 24/15 mai 1876. 127

Carte des chemins de fer des Pays-Bas. 159

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.



Imp. Fraillery, à Paris.